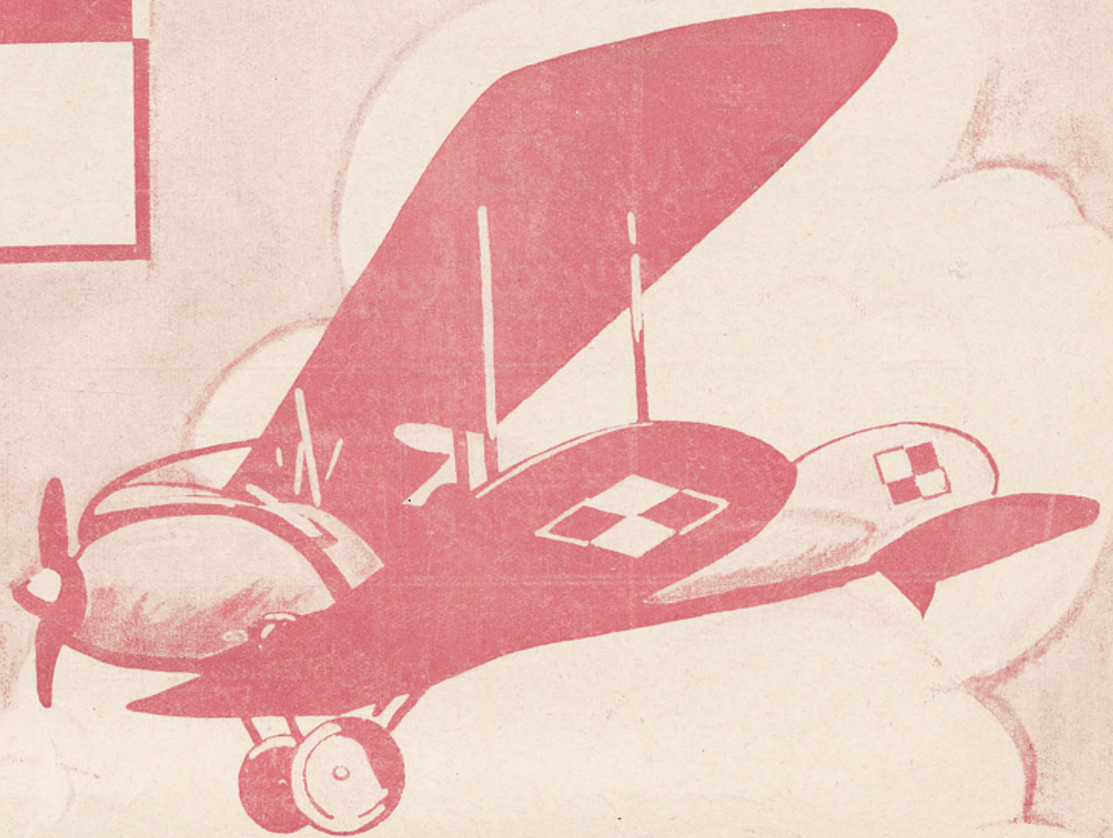
Nr. 3 i 4. Miesiąc marzec i kwiecień 1928 r. Cena numeru 2.00 zł. Rok I.



PILOT

PILOT

ORGAN KLUBU PILOTÓW
Województwa Śląskiego

Wychodzi rok pierwszy w Katowicach.
Redakcja i Administracja:
Katowice, Gliwicka 4. Tel. 6-61

Konto Admin. w P. K. O. Nr. 305.210
Redaktor naczelny przyjmuje codziennie oprócz niedziel i świąt od godz. 17-19.

Za artykuły, przy których wysokość wynagrodzenia nie jest podaną płaci redakcja podług własnego uznania. Rękopisów i fotografij redakcja nie zwraca.



Warunki prenumeraty:

Prenumerata wraz z przesyłką pocztową wynosi w kraju: rocznie **12 zł**, półrocznie **7 zł**, kwartalnie **3,50 zł**, zagranicą rocznie **18 zł**, półrocznie **10 zł**.
Numer pojedyńczy **1,20 zł**.



Cena ogłoszeń:

Cała strona	**zł 300—**
Pół strony	„ **160—**
Ćwierć strony	„ **80—**

Ogłoszenia kolorowe 50% więcej.

PILOT

ORGAN KLUBU PILOTÓW WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Nr. 3/4 | Katowice, Marzec-Kwiecień 1928. | Rok I.

Redaktor Naczelny: Maksymiljan Charnas.

TREŚĆ Nr.:

,,Bo położyli swe ciała na głębie
Kresowych jezior i legli jak głaz,
Stawiając kamiennem męstwem zrąb po zrębie
Fundament mocy ofiarnej bez skaz.“

Dziś, gdy ziarno krwi rzucone w ziemię naszą przez siewców ofiarnych nie poszło na marne, lecz wywalczyło nam wolną i niepodległą Polskę, możemy wypowiadać się swobodnie i siać ziarna zdrowych i pożytecznych myśli. Wydawnictwo „Pilota“ na ziemi naszej śląskiej, to posłanie do społeczeństwa, głos donośny wołający o popieranie Ligi Obrony Powietrznej Państwa, gdyż poparcie i rozwój tej najważniejszej podwaliny bytu państwowego, to obowiązek przekazany nam przez tych wszystkich, którzy za ojczyznę ponieśli ofiarę życia — a nam zostawili w spuściźnie szczytne hasła bronienia jej praw do swobody i wolności. W wspomnieniu tedy tych czynów wzniosłych i poświęceń bezgranicznych, czerpmy dziś energję do pracy w innych warunkach spokojnej, niemniej w skutkach doniosłej, a to pracy dla dobra L. O. P. P. i jej rozwój na celu mającej. Pismo nasze zamierza objąć szerokie dziedziny z zakresu lotnictwa, a współpracownictwo sił fachowych przyczyni się w dużej mierze do spopularyzowania tego dziś najważniejszego zagadnienia.

Szlakiem bohaterów kroczył naród polski przez szereg wieków, a na kartach dziejów świata blaskiem poświęcenia jaśnieją imiona polskie; dziś gdy przeminął okres zbrojnych czynów, musimy zdobyć się na inne bohaterstwo, a to poniechanie osobistych niechęci, i porachunków, plagi partyjnictwa, a zapisanie się pod sztandar pracy cichej, nie szukającej rozgłosu ani korzyści osobistej, pracy ideowej, gdyż tylko taka praca jest dziś pożyteczną i odpowie naszym zamierzeniom. Postęp w każdej dziedzinie, nie wyłącznie materjalny, lecz duchowy i moralny, oto dobro, o które walczyć będziemy w „Pilocie“. Te ideały muszą też znaleźć oddźwięk i zastosowanie, a biorąc się do dzieła z siłą przekonania i czystością zamiarów, mamy nadzieję trafić do wszystkich serc i zwyciężyć.

OD „KLUBU PILOTÓW.“

Z dniem 1 marca b. r. objął Redakcję naczelną naszego czasopisma p. Maksymiljan Charnas, długoletni wybitny działacz na polu propagandy Lotnictwa Polskiego na Śląsku, doświadczony organizator i współpracownik czasopism fachowo-lotniczych.

W osobie pana Charnasa pozyskuje Klub Pilotów Wojew. Sląskiego dla swego wydawnictwa wybitną siłę redakcyjną, pod której wytrawnem kierownictwem Organ Klubu „Pilot“ przystąpi do wzmożonej akcji na polu propagandy lotnictwa, opartej o współpracę czynników fachowych. Dział redakcyjny zostanie rozszerzony i pogłębiony zarówno w części obejmującej oryginalne artykuły lotników Polskich i obcych, jak też w kronice, która będzie zawierała najnowsze wiadomości i informacje z dziedziny lotnictwa w Polsce i zagranicą. Również dział ilustracyj zostanie znacznie powiększony i będzie zamieszczał aktualne zdjęcia.

Powierzając p. Maksymiljanowi Charnasowi kierownictwo redakcyjne, naszego czasopisma, wyrażamy przekonanie, iż ,,Pilot“ zadowoli w nowej szacie potrzeby i wymagania tak fachowców jak też szerokiego ogółu obywateli, którzy interesują się lotnictwem i mają zrozumienie dla zadań i obowiązków społeczeństwa w akcji Obrony Powietrznej Państwa.

Redaktorowi Naczelnemu życzymy ,,Szczęść Boże!“

KLUB PILOTÓW I WYDAWNICTWO ,,PILOT“

Zygmunt Rosada

Prezes Klubu Pilotów Województwa Śląskiego.

Kroczmy w myśl tradycji dawnych generacji a zwyciężymy.

Polska ma specyficzny cel istnienia, a jest nim spełnianie przekazanych nam tradycyjnie ideałów narodowych; ideały te zasadzają się na etycznych przesłankach i dążą do realizacji wolności i sprawiedliwości społecznej; skupia się około tych ideałów siła moralna narodu, której nam żadna przemoc odebrać nie jest w stanie i ona pozwala nam strzec powierzonych sobie cennych dorobków



Dyplom. inż. Aureli Rybicki

Naczelnik wydz. Mechan. Dyr. Kol. Państwowych, wiceprezes L. O. P. P. Kolejowego Komitetu w Katowicach. Członek honorowy i wielki przyjaciel Klubu Pilotów Wojew. Śląsk.

Należy zawsze łączyć czynnik postępu z czynnikiem tradycji, inaczej wyrwie się nić łącząca przeszłość z przyszłością

Inż. Aureli Rybicki

Katowice 16.II 928

przeszłości i tak postępować, by z nich nic nie uronić. Wszak te ideały miłości ojczyzny, pojęte jako wolność i sprawiedliwość społeczna, przekazywane nam były testamentem duchowym z pokolenia na pokolenie, a hasłami przewodniemi na naszym sztandarze powinny być: wolność i sprawiedliwość jaknajszerzej pojęte. W imię tych haseł podjęta każda praca staje się ważną i doniosłą; dla tego też rzuciwszy okiem wstecz na 3-letnią działalność Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P. z uczuciem zadowolenia konstatujemy, że jeżeli praca dla rozwoju lotnictwa była trudną i w niepomyślnych prowadzona warunkach, to jednak rezultat jej jest bardzo dodatni i rokujący przyszłość. Na każdą społeczną działalność składają się dwa czynniki: pierwszy, systematyczna praca

bez oglądania się na jej wyniki; drugi, to wznoszenie gmachu postępu z rozwagą i zastanowieniem, by dziełu zamierzonemu nie przynieść szkody. Otóż w pracy dla rozwoju lotnictwa Komitet Kolejowy trzymał się ściśle tej zasady i gmach budowany mozolnie cegiełka na cegiełkę stanął na pewnej podstawie: a zdobyczą w nim najważniejszą, to rozbudzenie w szerokich warstwach ludności śląskiej żywego zainteresowania i zrozumienia doniosłości lotnictwa dla państwa naszego. Zrozumienie to zwłaszcza w sferach kolejowych sprawiło, że dziś dzieło lotnictwa ukoronowane wspaniałem lotniskiem katowickiem święci całkowity triumf na Górnym Śląsku.

Liczba członków w L. O. P. P. stanowi prawdziwą armję, a podnieść należy z uznaniem, że mimo ciężkich warunków bytu i pracy zawodowej sfery te ochotnie przystępowały i przystępują do każdej pracy mającej dobro ojczyzny na celu. Wobec szybkiego i wprost gorączkowego tempa życia współczesnego, gdy jak w kalejdoskopie zmieniają się ustawicznie obrazy, przeobraża się sytuacja społeczna i każdy dzień niemal nowe przynosi zjawiska; jedna rzecz pozostaje trwała i niezmienna, niepodlegająca żadnym fluktacjom, a jest nią przywiązanie do ziemi ojczystej u ludu naszego. Niemniej czekają nas jeszcze ciężkie zadania dla ugruntowania naszej młodej państwowości i dlatego nie wolno nam ani na chwilę ustać w pracy, lecz musimy z całą systematycznością kroczyć dalej po raz obranej drodze, aż do zupełnego uwieńczenia dzieła, to jest do chwili, w której polskie lotnictwo stanie na takim jak na zachodzie poziomie, i pozwoli nam spokojnie wyczekiwać wydarzeń jakiekolwiekby one nie były. Nieszczęśliwe i tragiczne wprost warunki, w jakich żyliśmy z górą sto lat, opóźniły w niejednym kierunku nasz postęp, niemniej jesteśmy i pozostaniemy narodem o wielkiej sile moralnej i cywilizacyjnej, z którą się muszą liczyć inne wielkie mocarstwa. Lecz pamiętajmy, jesteśmy potomkami dawnych generacyj i że winniśmy postępować zawsze w myśl ich tradycyj i w miarę postępu rozwijać je po tej samej linji wytycznej.

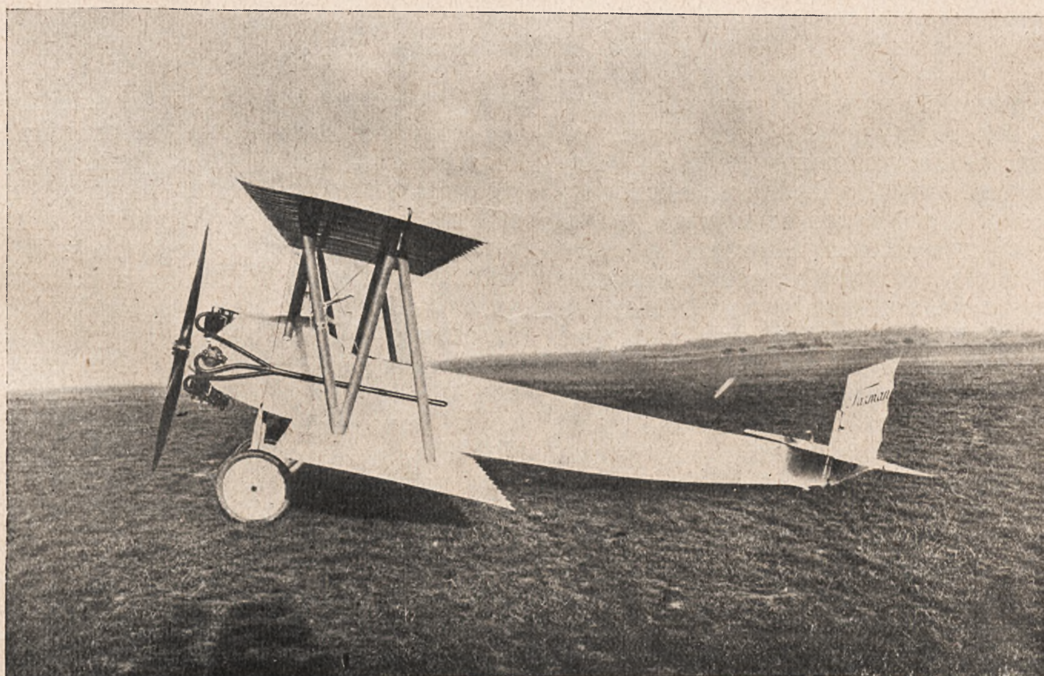
Inż. **Aureli Rybicki.**

Lotnictwo, to droga otwarta na świat cały.

Tylko silne lotnictwo może zapewnić pomyślny byt Polsce.

Zgoda i jedność wielkie tworzą dzieła; jedność, która nie wyłącza różnorodności przekonań, lecz łączy je w akord zgody, nie burzy, lecz buduje, nie rozprasza, lecz jednoczy; i takiej to jedności i zgody pragnąć należy dla Polski, rozrywanej niestety przez partyjność. Mimo tej rozbieżności i zamętu nie wolno nam ustać w połowie drogi, lecz każdy w swoim zakresie działalności, powinien kroczyć naprzód.

Hasło zgody i jedności powinno przyświecać i na polu akcji propagandowej lotniczej, gdyż należy nam pamiętać o tem, iż rozwijając lotnictwo w kraju, zabezpieczamy równocześnie przyszłość i byt państwu, a w dziele tem najważniejszą rzeczą, to pociągnięcie ogółu społeczeństwa do akcji na cele lotnicze, bez względu na różnice dzielnicowe, które i dziś jeszcze występuje u nas tak silnie w każdej społecznej pracy. Silne lotnictwo jedynie, zabezpieczyć zdoła Polsce stanowisko mocarstwowe, do jakiego ma prawo z tytułu, chociażby swych wielkich walorów cywilizacyjnych. Pamiętajmy o tej niezbitej prawdzie, że każde zwycięstwo wywalczone bywa usiłowaniem pojedyńczych jednostek, a więc rozbudzić w tych jednost-



N. 183. Sport. Farman.

kach umiłowanie do lotnictwa, to zarazem posiąść najważniejszy czynnik wygrania sprawy; a sprawa to bezsprzecznie pierwszorzędnego znaczenia dla pomyślności naszego narodu. Trudno wierzyć Niemcom, gdy nas zapewniają o swem pokojowem dążeniu, zaborczość niemiecka zawsze z żelazną konsekwencją dążyła do celu, jakże im wierzyć. Technika współczesna nadaje specjalne piętno czasom dzisiejszym a to piętno najsilniej zaznacza się w Niemczech, pojęte jako opanowanie sił przyrody przez człowieka, oparte na licznym szeregu doświadczeń i eksperymentów staje się potęgą władczą nad całym światem. Wobec świadomości tej potęgi i jej wielkiej supremacji w Niemczech, czyż można wierzyć w zapewnienia niemieckie o ich rzekomem rozbrojeniu. Przemysł ich powojenny nietylko nie został zniszczony, lecz pracuje z niesłychaną intensywnością i olbrzymim nakładem kosztów. Pod pokrywką potrzeb gospodarczych kryje się dla nas wielkie niebezpieczeństwo. Istnieją dziś wprawdzie poglądy dążące mimo różnorodności interesów i pojęć poszczególnych narodów, do unifikacji gospodarczej Europy, poglądy niesłychanie doniosłe, których urzeczywistnienie mogłoby zapewnić światu trwały pokój, lecz na razie nierealne, wyciskają jedynie swe piętno na wielu szlachetnych umysłach i ich sposobie myślenia. Jest to przeszłość; my musimy trzymać się teraźniejszości i nie spuszczać z oka zasadniczego problemu lotnictwa, to jest rozwijania akcji propagandowej i uprzystępnienia szerokim masom doniosłego znaczenia lotnictwa. Z chwilą, gdy ta idea stanie się dostępną i zrozumiałą, przyszłość naszego lotnictwa będzie zapewniona. Znajdzie się samorzutny gest ofiary, gdyż pole do pracy jeszcze ogromne, niewyzyskane i na wyłączną pomoc rządu liczyć nie można. Dla nas na Śląsku, poza innemi żywotnemi zagadnieniami, sprawa lotnicza staje się najważniejszą.

Rozbudowa sieci i linji powietrznych skieruje nasz przemysł na szerokie tory, a ziemia nasza Śląska tak uposażona w naturalne bogactwa, w porównaniu z innemi częściami Polski, domaga się szerokiego komunikacyjnego oddechu, a rekordy lotnicze dowodzą, jaki szalony postęp czyni wiedza.

Niedawno lotnictwo święciło uroczystość 20-lecia pierwszego lotu, na polu ćwiczeń pod Paryżem; Henryk Farman, Anglik, przeleciał wówczas na dwupłatowcu francuskim rekordową na owe czasy przestrzeń jednego kilometra. Czyn Farmana przyjęty został z entuzjazmem, jako epokowy w dziejach rozwoju lotnictwa. Poprzednikiem Farmana był Santos-Dummont; przeleciał on w roku 1906 na aparacie własnej konstrukcji 50 metrów i zdobył nagrodę 50.000 franków. W Ameryce również czyniono próby w tej dziedzinie, a głośnymi pionierami byli bracia Wright; już w roku 1903 rozwiązali problem latania, unosząc się w powietrzu przez minutę i przebywając 260 metrów przestrzeni. Pierwszy lot Wright'a miał miejsce w Europie w 1908 r. i odtąd rozpoczęła się zaciekła rywalizacja między Wrightem a Farmanem. Potężnym bodźcem w rozwoju lotnictwa była wojna światowa; w ciągu niewielu lat poczyniono na tem polu szalone postępy, i dziś słyszymy co dnia niemal o olbrzymich rekordowych lotach. Zainicjonował je w roku 1926 świetny pilot francuski Pelletier d' Oisy, a po nim palmę pierwszeństwa przyznać należy Lindberghowi. Lot jego nad oceanem, to przykład nadludzkiej wprost odwagi, zważywszy ile ofiar pochłonął ocean przed jego lotem. Mimo tak ogromnego postępu awiatyki ostatnie jej słowo nie zostało jeszcze wypowiedziane.



N. 186. Avion Farman.

Zdaniem dalszem lotnictwa, to takie opanowanie przestworzy, by aparat mógł się oprzeć niepomyślnym warunkom atmosferycznym, a z chwilą ich pokonania zwycięstwo stanie się zupeł-

ne. Ten rzut oka starczy, by ocenić dotychczasowe zdobycze lotnictwa w świecie, a w odniesieniu do naszych stosunków, przekonać się o konieczności należytego tegoż rozwoju u nas; a więc prowadźmy akcję propagandową w zakresie jaknajszerszym zapomocą książek, pism perjodycznych, i imprez wszelkiego rodzaju. Problem lotnictwa staje się palącem zadaniem chwili. Jeżeli w akcję tę ogół naszego społeczeństwa włoży dużo zainteresowania i dobrej woli, nie ulega wątpliwości, że dzieło propagandowe znacznie się ożywi, i lepsze jak dotychczas osiągnie rezultaty.

Kolejarze Śląscy w skupieniu energji i poświęceń trudu dla L. O. P. P.

Protokół z walnego zebrania członków Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego Śląskiego.

Dnia 21 lutego 1928 r. odbyło się w sali konferencyjnej Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, przy współudziale przeszło 400 osób Walne Zebranie członków Komitetu Kolejowego L. O. P. P.

Byli obecni prezes D. K. P. i prezes Wojew. Kom. Kol. LOPP. p. Inż. Dobrzycki, wiceprezes D. K. P. p. Inż. Niebieszczański, wiceprezes Komitetu Naczelnik Wydziału Mechanicznego p. Inż. Rybicki, II-gi wiceprezes Komitetu Naczelnik Wydziału Eksploatacyjnego p. Wąsik, sekretarz Komitetu p. Charnas, skarbnik p. Murek, sekretarz śląskiego Komitetu p. Ludwik, przedstawiciele prasy, dalej pp. Naczelnicy Wydziałów, Działów i Oddziałów Kolejowych oraz prezesi, sekretarze i skarbnicy Komitetów Powiatowych i Miejscowych Kół LOPP.

Zebranie zagaił p. prezes Inż. Dobrzycki witając i dziękując zebranym w gorących słowach za nader liczne przybycie. Przedstawiając cel LOPP. jej znaczenie, rozwój, środki działania, zaznaczył, że w dniu tym członkowie LOPP. obchodzą 3-ch letnią rocznicę założenia Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego LOPP. Rocznica taka, to chwila wzniosła, uroczysta, bo praca szlachetna, ideowa, dla dobra kraju zbliża sercem i duchem do ojczyzny, której niepodległości własnemi bronić powinniśmy piersiami. I mogą być dumni pracownicy kolejowi Górnego Śląska wobec swoich i zagranicy, stworzyli bowiem dzieło potężne, świetnie zorganizowane, które powiększa się ustawicznie a świecąc dobrym przykładem pociąga za sobą innych, tak że w krótkim czasie LOPP. zaliczy w poczet swoich członków wszystkich obywateli państwa polskiego. Pomnąc na świetną przeszłość narodu polskiego, na przeszłość, która ma zapisaną kartę w historji świata, nie wolno nikomu uchylać się od tego obowiązku. Gdy chwilowo na zegarze dziejowym, niepomyślna dla nas wybiła godzina — nie straciliśmy ani na jotę wyssanej z piersi naszych matek polskości, to teraz tembardziej odzyskawszy tak krwawo okupioną wolność, bronić jej winniśmy do ostatniego tchu, nie szczędząc ofiar ni grosza, byśmy kiedyś mogli powiedzieć dzieciom naszym ze spokojem: „spełniliśmy nasz obowiązek, teraz na was kolej." Pracownicy kolejowi Górnego Śląska, tem swojem licznem w dniu dzisiejszym przybyciem dali dowód, jak bardzo te Ojczyznę naszą ukochali, jak żywo interesują się wszystkiem, co Jej losu dotyczy. Pracować jednak należy w dalszym ciągu w tem świętym dla nas dziele, byśmy mieli pewność, że kiedy nadejdzie potrzeba, staną wszyscy w zwartym szeregu, by bronić Ojczyzny naszej przed tymi, którzyby chcieli sięgnąć po naszą wolność, nasze mienie i życie.

Dzisiaj sądząc po tylu dowodach Waszego patrjotyzmu, jestem przekonany, że w pracy tej tak szlachetnie zapoczątkowanej nie ustaniecie i dalej kroczyć będzie po wytyczonym sobie szlaku.

Po przemówieniu p. Inż. Dobrzyckiego odczytał sekretarz Komitetu p. Charnas obszerne sprawozdanie z działalności Zarządu pod względem organizacji, propagandy, inwestycyj i stanu finansowego, przedstawiając w ogólnym zarysie przebieg powstania Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego LOPP., Miejscowych Kół LOPP. i dalszy ich rozwój za czas od roku 1924 do 1927 włącznie.

Następnie z ramienia Komisji rewizyjnej odczytał p. Rudzok protokół z przeprowadzonej przez Komisję rewizji, poczem na jego wniosek udzielono Zarządowi pełnego absolutorjum.

Pan Biczysko postawił wniosek, aby sprawozdanie to rzeczowo opracowane, przedstawiające tak szczegółowo przebieg działalności Zarządu Komitetu wydrukować w jednem z czasopism lotniczych wychodzących na Górnym Śląsku i rozdać gratisowo każdemu członkowi LOPP. W ten sposób każdy będzie miał możność dokładnego zapoznania się z działalnością Zarządu i przebiegiem operacyj finansowych, co przyczyni się do usunięcia ewentualnych wątpliwości.

Pan Charnas w krótkich i jasnych słowach przedstawił zasługi wszystkich tych, którzy przyczynili się do spopularyzowania idei LOPP na Górnym Śląsku. Zawdzięczać to należy w głównej mierze Zarządom Kół Miejscowych, które dołożyły wszelkich starań, by akcja ta dodatnie osiągnęła rezultaty.

Dodatnie te rezultaty osiągnąć można było dzięki ogromnej mimo ciężkich warunków materjalnych, ofiarności pracowników kolejowych. Nikt dzisiaj nie wątpi, że gdy chodzi o sprawę polską, kolejarze górnośląscy spieszą jedni z pierwszych, by złożyć swe wdowie grosze na Ołtarzu Ojczyzny.

W zastępstwie nieobecnego prezesa dr. Potyki przemówił imieniem Śląskiego Komitetu sekretarz p. Ludwik, który dziękował w serdecznych słowach licznie zebranym kolejowym członkom LOPP za umożliwienie swoją ofiarnością wybudowania przez Śląski Komitet własnego lotniska śląskiego. Szczególnie gorąco dziękował p. inż. Dobrzyckiemu i p. inż. Rybickiemu za ich położonę na tem polu za-

sługi. P. dr. Potyka, nie mogąc wziąć udziału w Walnem Zebraniu osobiście, przesłał Komitetowi Kolejowemu pisemnie w imieniu Zarządu Śl. Kom. gorące uznanie i podziękowanie za dotychczasową owocną pracę dla organizacji LOPP z prośbą o dalszą życzliwą współpracę dla celów LOPP.

Imieniem Komitetu Kolejowego przemówił pan inż. Rybicki, zaznaczając, że wynik działalności Komitetu w świetle cyfr przedstawia się imponująco, jeżeli się weźmie pod uwagę, że kwoty te z groszowych przeważnie powstały składek. Świadczy to o niesłychanym patriotyźmie kolejarzy górnośląskich, zasługującym na najwyższe uznanie. Na uwagę zasługuje fakt, że kiedy w innych Dyrekcjach Kolejowych pracownicy zbierają składki dorywczo na cele LOPP., tutaj na Śląsku pracownicy kolejowi założyli potężną organizację pod względem ilości członków, stojącą na jednem z pierwszych miejsc, przyjmując na siebie dobrowolnie, moralny obowiązek potrącania składek na cele LOPP. Co więcej, pracownicy innych D. K. P., idąc za przykładem Górnego Śląska, też zaczynają się organizować w liczne koła tak, że w niedalekiej przyszłości pracownicy kolejowi całego państwa będą bez wyjątku członkami LOPP. Przy takiem zainteresowaniu się akcją społeczno-państwową o byt nasz możemy być spokojni. Zasługa to wyłącznie pracowników kolejowych Górnego Śląska, którzy pierwsi akcję tę poprowadzili na wielką skalę i są dzisiaj w posiadaniu swego własnego lotniska. Stosując się do przemówień swoich przedmowców wyraził zebranym gorące „Bóg zapłać“.

Nawiązując do sprawozdania, zabrał głos powtórnie p. Biczysko. W dłuższem swojem przemówieniu, przedstawił obecnym sprawę utworzenia na Górnym Ślasku lotniczej kadry sportowej. Zdaniem jego, kadra taka byłaby bardzo pożyteczną placówką na polu szerzenia na Górnym Śląsku lotniczej propagandy i nie rozumie, jak mogą się znaleźć jednostki, które jakkolwiek najmniej do tego mają powodów, to jednak uchylają się od tej akcji. Pominąwszy już bowiem znaczenie i korzyści tej kadry, wyłamywanie sie takie z ogólnego szeregu utrudnia niesłychanie każdą pracę społeczną, wywołując waśnie i spory, których my Polacy nauczeni doświadczeniem minionej przeszłości unikać i strzec się powinniśmy. Jeżeli ogół pracowników kolejowych przyjął na siebie dobrowolnie obowiązek przeprowadzenia budowy na Górnym Śląsku lotniczej kadry sportowej, to niepatriotycznie myślące jednostki nie mają prawa uchylać się od tego obowiązku, jeżeli chcą korzystać z opieki, jaką zapewnia im państwo. Inne dzielnice wybudowały własne samoloty, dając im miana swych większych grodów. Dlaczego obok „Krakowa“, „Lwowa“, „Poznania“ nie może latać jakiś śląski „Piorun“.

Jasnem jest, że państwo nasze młode, chcąc utrzymać równowagę budżetu, ograniczyć się musi w niektórych dziedzinach do minimum, dlatego naszym obowiązkiem jako obywateli tego państwa jest dopomóc mu, by nie musiało się oglądać na wytwory obcej produkcji; będzie to miało podwójną korzyść, primo pozostaną w kraju wielkie kwoty pieniężne, a sekundo nie będziemy pozbawieni środków obrony na wypadek wojny. Widzimy, jak w Rosji, Niemczech itd. społeczeństwa tamtejsze zawiązały silne i potężne organizacje, które przy współpracy z czynnikami rządowemi starają się zapewnić tym państwom jaknajwiększe bezpieczeństwo ich granic. Dlatego wzywam was Polacy, nie pozostawajcie w tyle poza innymi, bo patriotyzm i energja czynu mogą nas stawić w rzędzie wielkich mocarstw, a nie wątpię, że każdy z nas pragnie, by imię polskie zagranicą należny posiadało autorytet.

Druga sprawa, która, zdaniem jego, nie może mieć miejsca, to lekceważące traktowanie pracowników kolejowych ze strony pewnych czynników, będących w styczności z LOPP. Pracownicy kolejowi Górnego Śląska tyle ponieśli już ofiar i złożyli dowodów swej pracy nad odbudową państwa polskiego, że bynajmniej nie zasługują na policyjne wyrzucanie ich z lotniska, lub postępowanie pewnych Komisyj z ramienia Śl. Komitetu, które niedość, że obciążają budżet LOPP, przez zabieranie ze sobą na wyjazdy służbowe osób nic wspólnego z LOPP nie mających, to jednak ignorują z racji swych stanowisk pracowników kolejowych, niepomni na to, że stanowiska te ich zawdzięczają ofiarności. Śląsk jest krajem ludu pracującego, niedawno wyzwolonego z obcej niewoli, który garnie się do swej ojczystej macierzy, dlatego nie należy go zrażać. Postępowanie takie wywołuje niezdrowy ferment, powoduje bowiem rozłam, podział na kasty wzajemnie zwalczające się, a w takich warunkach wszelkie, choćby z najszlachetniejszych wynikające pobudek, wysiłki pójdą na marne. Nam zaś w okresie odrodzenia się państwa przedewszystkiem należy unikać zgubnego partyjnictwa, bo w „jedności tylko siła“, pod tem hasłem pracujmy, jeżeli nie chcemy się dostać poraz drugi w obcą przemoc. — Śląski Komitet obsadza stanowiska na lotnisku według swych zapatrywań, nie licząc się wcale ze zdaniem pracowników kolejowych, którzy w dużej chyba mierze przyczynili się do powstania tego lotniska. Pracownicy kolejowi domagają sie uznania w nich dobrych obywateli i zasłużonych patrjotów, odrzuciwszy bowiem z naturalnego biegu rzeczy wynikające różnice stanowisk zawodowych, miłością Ojczyzny powinni być sobie wszyscy równi i dażyć wszelkiemi siłami do zapewnienia jej dobrobytu i potęgi.

Na żądanie p. inż. Rybickiego, p. Charnas wyjaśnia odnośnie do kadry sportowej, że D. K. P., wydała okólnik odnośnie do potrąceń na rzecz lotniczej kadry sportowej, wyłacznie na podstawie uchwały powziętej na Walnem Zebraniu przez delegatów Miejscowych Kół Kolejowych. Pracownicy więc sami dobrowolnie do akcji tej przystąpili i określili wysokość składek, niektóre zaś miejsca służbowe, jak: Oddział Drogowy, Stacja, Parowozownia w Rybniku uchwaliły normę potrąceń dużo wyższą aniżeli ogół pracowników. Ponadto okólnik, normujący wysokość potrąceń wyraźnie zaznaczył, że niezgadzający się może wnieść pisemny protest.

Po wyjaśnieniu p. Charnasa zabrał głos pan Dwucet z parowozowni Rybnik, który w imieniu pracowników kolejowych zaprotestował energicznie przeciw niepotrącaniu składek na rzecz lotni-

czej kadry sportowej. Fakt, że do akcji tej przystąpili wszyscy pracownicy, świadczy o ideowym jej celu i dlatego przeciwnie należy dołożyć wszelkich starań, by akcja ta najlepiej się powiódła. Cóż znaczy patrjotyzm gołosłowny. Okrzykami i wiecowaniem Polski nie odbudujemy. Obecna sytuacja Państwa wymaga czynu i to czynu podjętego z całym zapałem. Naród polski jest narodem słynącym ze swej rycerskości, dlatego nie wątpię, że na wypadek wojny nikt nie uchyli się od obowiązku bronienia kraju, ale trzeba się zastanowić nad tem, że do wojny nie możemy stanąć nieprzygotowani. Już teraz musimy pomyśleć, jeżeli nie chcemy być zdani na łaskę naszych sojuszników. Dlatego wzywam was koledzy, popierajcie jak najliczniej każdą akcję, mającą na celu dobro naszego kraju. Możliwość wstrzymania budowy na Górnym Śląsku lotniczej kadry sportowej wywołała pośród tłumnie zebranych delegatów LOPP żywe zaniepokojenie, objawiające się głośnemi okrzykami protestu, skoro więc Walny Zjazd postawił pytanie, czy kadra sportowa ma nadal istnieć, odbyło się na wniosek p. Biczyski nad sprawą tą głosowanie, które zatwierdziło projekt budowania kadry i oświadczyło się jednogłośnie za dalszem dokonywaniem potrąceń na rzecz wspomnianej kadry.

Pan Ludwik komunikuje, że Zarząd Śląskiego Komitetu uzyskał na lotnisko w Katowicach samolot, który w najbliższym czasie rozpocznie spełniać swoje funkcje propagandowe.

Po wolnych wnioskach odbyło się uroczyste wręczenie p. inż. Dobrzyckiemu i p. inż. Rybickiemu pamiątkowych albumów, zawierających propagandowe zdjęcia lotnicze.

Albumy wręczył w imieniu członków LOPP p. Kołek, nacz. warszt. w Piotrowicach. W przemowie swojej podniósł ofiarność pracującego ludu śląskiego, stawiając ją na pierwszem miejscu w rzędzie zasłużonych obywateli. Ofiarność ta dlatego właśnie nie powinna osłabnąć, ale świecić innym dobrym przykładem. Położenie geograficzne naszego kraju jest tego rodzaju, że znajdujemy się pośród sąsiadów możnych, przygotowanych do wojny technicznej, którzy są naszymi wiekowemi wrogami. Oprócz wrogów zewnętrznych, posiadamy wrogów i wewnętrznych, dlatego obowiązkiem naszym jest czuwać nad tem, byśmy mogli zapędom tych wrogów przeciwstawić odpowiednie środki.

Zwracając się do p. prezesa inż. Dobrzyckiego i p. wiceprezesa inż. Rybickiego dziękował za wielkie starania i poświęcenia, poniesione w pracy nad lotnictwem polskiem, uwieńczonej tak dodatniemi rezultatami. Prosząc o przyjęcie albumów jako miłej pamiątki tej twórczej pracy dla LOPP., zaznaczył, że są one niejako symbolem ofiarności ludu śląskiego dla potrzeb kraju.

Równocześnie przemówił sekretarz Komitetu Powiatowego D. K. P. p. Kułakowski, który zaznaczył, że fakt, iż w tej pracy społecznej tak dobrych mamy wodzów, napełnia wszystkich radością i dumą. Członkowie LOPP niczego więcej nie pragną, tylko dalszej pracy pod ich przewodnictwem będąc przekonani, że do wielkich dojdą rezultatów. By więc odwdzięczyć się w drobnej choć mierze za te wielkie zasługi, postawił wniosek zwrócenia się do Zarządu Głównego LOPP o przyjęcie ich na członków honorowych. Wniosek przy hucznych oklaskach uchwalony został jednogłośnie przez aklamację.

W odpowiedzi na to, p. inż. Dobrzycki wzruszony do głębi uznaniem, jakie go spotyka ze strony pracowników kolejowych, złożył zebranym serdeczne podziękowanie za ofiarowany mu ten wspaniały dar, oraz nadanie mu godności członka honorowego LOPP. Nawołując do dalszej owocnej pracy, by lotnisko śląskie mogło stanąć narówni z lotniskami zagranicznemi, zaopatrzonemi w najnowsze zdobycze dzisiejszej wiedzy technicznej.

Po p. inż. Dobrzyckim złożył również serdeczne podziękowanie p. inż. Rybicki, który, idąc w ślad swego przedmówcy, zachęcał usilnie do wytężonej pracy dla osiągnięcia obranego celu.

Zebranie zakończono okrzykiem na cześć pp. inż. Dobrzyckiego i inż. Rybickiego.

Po zakończeniu zebrania wyruszyli obecni pod przewodnictwem p. prezesa inż. Dobrzyckiego i p. inż. Rybickiego z orkiestrą kolejową na czele na lotnisko. Tam imieniem Śl. Komitetu, przywitał uczestników pochodu p. pułkownik Schneider, poczem nastąpiło zwiedzenie lotniska i jego urządzeń. Korzystając z niezwykłej uprzejmości p. Schneidra, który objaśnił zebranym w sposób rzeczowy cel urządzeń, zwiedzono hangar bardzo starannie utrzymany, następnie budynek przeznaczony na szkołę mechaników lotniczych, dalej pokoje gościnne dla pilotów, dworzec lotniczy, szereg rozmaitych biur, w końcu pracownię meteorologiczna, podziwiając wszędzie czystość i wzorowy porządek. Lotnisko, wraz z urządzeniami wywarło na obecnych jak najlepsze wrażenie, każdy bowiem członek LOPP miał możność przekonać się naocznie, że praca zbiorowa do pięknych może doprowadzić rezultatów.

W międzyczasie odbyły się popisowe loty zaproszonych z Krakowa oficerów 2 pułku lotniczego.

Akrobatyczne te loty budziły powszechny podziw i uznanie dla sprawności i odwagi polskich pilotów.

Zwiedziwszy lotnisko, udali się uczestnicy w pochodzie z powrotem pod gmach D. K. P., poczem pochód rozwiązał się.

ZARZĄD
Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Katowicach.

(—) M. Charnas, sekretarz. (—) Inż. Dobrzycki, prezes.

Potężne lotnictwo, to zabezpieczenie

Sprawozdanie Zarządu Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P. przy D. K. P. 31-go grudnia

1. Wstępne.
2. Organizacja
   a) Rozkaz M. K. o organizacji L. O. P. P.
   b) Odezwa Prezesa D. K. P. inż. Rucińskiego,
   c) 1-sze zebranie delegatów D. K. P. celem utworzenia Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P.,
   d) W jaki sposób przeprowadzono organizację kół LOPP.
   e) Rozwój kół i wykaz kół pod wzgl. ilości członków.
   f) Księgowość.
   g) Zmiana Zarządu Wojew. Kom. Kol. L. O. P. P.
3. Propaganda
   a) Imprezy.
   b) Ruchoma Wystawa Lotnicza.
   c) Założenie bibljotek lotniczych.
   d) Wyświetlanie filmów lotniczych.
   e) Propaganda prasowa w pismach lotniczych.
4. Inwestycje
   a) Założenie szkoły pilotów.
   b) Założenie modelarni lotniczych w komitetach powiatowych.
   c) Wyciąg ze sprawozdania Śl. Komitetu LOPP. o ogólnym stanie lotniska oraz jego budowie.
5. Fundusze
   a) Zestawienie finansowe obejmujące ogólny dochód i rozchód.
6. Program dalszy
   a) Szkoła pilotów.
   b) Konkurs modeli lotniczych.
   c) Imprezy lotnicze.
7. Zakończenie.

* * *

I. WSTĘPNE.

Sprawozdanie niniejsze stanowi ogólny przegląd działalności Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego LOPP. pod względem organizacji propagandy, inwestycji i stanu finansowego; przedstawiając równocześnie przebieg powstania i dalszy rozwój Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego LOPP. oraz miejscowych Kół LOPP. za czas od roku 1924 do roku 1927, daje nam w przybliżeniu obraz prac i zamierzeń Komitetu, umożliwiając przez to całemu ogółowi pracowników kolejowych i szerokim kołom społecznym zapoznanie się z działalnością Komitetu Kolejowego w tym 3-ch letnim okresie, ułatwiając rozejrzenie się w całej organizacji LOPP.

Organizacja działając takiemi środkami propagandowemi jak: urządzanie odczytów, zebrań, organizowanie tygodni i dni lotniczych, dąży do rozbudzenia ducha patrjotycznego w sferach kolejowych i uświadomienia kolejarzy o doniosłych i daleko idących celach lotnictwa polskiego. Mimo podjętych przez Ligę Narodów prac w kierunku zapewnienia światu pokoju, naszym obowiązkiem jest czuwać i wytężać wszelkie możliwe siły ku obronie państwa.

Wiemy o tem dobrze, jak wszystkie państwa a przedewszystkiem Niemcy i Rosja Sowiecka prześcigają się w zbrojeniach na lądzie i w powietrzu; my nie powinniśmy się im dać wyprzedzić na żadnem polu, organizacja LOPP. ma na celu skupić całe społeczeństwo około pracy dla LOPP., a w dziele tem organizacyjnem kolejnictwo Górnego Śląska ma zaszczytną kartę, gdyż wysoko rozbudzone poczucie patrjotyczne jego kół sprawia, że pracownicy kolejowi przystąpili jak najliczniej do organizacji i bardzo gorliwie przyczyniają się do jego rozwoju. Sprawozdanie z działalności Komitetu Kolejowego to najwymowniejszy komentarz dowodzący, jak kolejnictwo poważnie traktuje sprawę Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

II. ORGANIZACJA.

a) **Rozkaz Ministerstwa Komunikacji o organizowaniu Ligi Obrony Powietrznej Państwa.**

Popierając ruch społeczny na tle LOPP. wydało M. K. pismo do Panów Prezesów D. K. P. zalecające jak najusilniej popieranie tej akcji pośród pracowników kolejowych.

Treść pisma:

Warszawa, dnia 21 sierpnia 1924.

Ministerstwo Kolei
Departament IV.
Nr. dz. IV/11672/22.

Do Panów Prezesów Dyrekcji P. K. P.

Powstała w roku ubiegłym organizacja społeczna „Ligi Obrony Powietrznej Państwa“, dążąca do stworzenia w kraju podstaw rozwoju i działalności lotniczej, jest instytucją o użyteczności państwowej dla lotnictwa we wszystkich jego postaciach uznanej przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, który objął nad nią protektorat.

Ze względu na to, że ogólny interes państwa wymaga największego rozwoju lotnictwa komunikacyjnego i cywilnego, będącego w zakresie prac Ministerstwa Kolei, proszę pana Prezesa o najgorętsze poparcie na swym terenie usiłowań w tym kierunku podjętych. Załącza się plik odezw i statutów.

Minister (—) J. Eberhardt.

b) **Odezwa Prezesa D. K. P. Inż. Rucińskiego.**

Na podstawie pisma M. K. wydała D. K. P. odezwę wzywającą wszystkich pracowników kolejowych do jawienia się pod sztandarem Loppu przez założenie Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego LOPP.

Katowice, dnia 7 października 1924.

ODEZWA!

Do wszystkich pracowników kolejowych okręgu dyrekcyjnego Katowice.

Polska odrodzona musi stać się silną nietylko moralnie lecz i materjalnie.

Tylko wtedy można spełnić jej dziejowe posłannictwo pokoju. Należy więc wykorzystać wszystkie zdobycze nowoczesnej techniki do podniesienia naszego życia gospodarczego i do obrony Państwa.

naszych ognisk domowych przed wrogiem.

Katowice z 3=ch letniej działalności, za czas od 11=go października 1924 roku do 1927 roku.

Wszystkie narody europejskie współzawodniczą na polu rozbudowy lotnictwa i nie szczędzą ciężkich ofiar na te cele.

Polskie społeczeństwo nie śmie pozostać w tyle poza temi wysiłkami i musi się zdobyć także na ofiarę, ażeby drogą licznych składek stworzyć większy fundusz dla rozbudowy lotnictwa polskiego.

Kiedy więc obecnie w całej Rzeczypospolitej odbywa się „Tydzień Lotniczy", wzywam wszystkich kolejarzy, znanych ze swego wyrobienia obywatelskiego, by dali dobry przykład innym rodakom i złożyli się na zakupno przynajmniej jednego samolotu dla Czerwonego Krzyża naszej floty powietrznej.

Niech więc wszystkie miejsca służbowe wyślą swych delegatów w sobotę dnia 11 października do D. K. P. w Katowicach, gdzie się odbędzie o godz. 16-tej na sali konferencyjnej posiedzenie organizacyjne dla utworzenia Komitetu Kolejowego „Ligi Obrony Powietrznej Państwa."

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych
(—) Ruciński.

c) Pierwsze zebranie delegatów D. K. P. celem utworzenia Wojewódzkiego Komitetu Kolej. LOPP.

Na skutek wydanej przez Pana Prezesa Dyrekcji Kolei Państwowych p. inż. Stanisława Rucińskiego, nawołującej do wstępowania do „Ligi Obrony Powietrznej Państwa" odezwy, odbyło się w dniu 11 października 1924 r., w gmachu D. K. P. Katowice zebranie delegatów Kolejowych ze wszystkich miejsc służbowych okręgu dyrekcyjnego.

Zebranie zagaił prezes D. K. P. Katowice p. inżynier Ruciński, witając w serdecznych słowach zebranych delegatów. Nawołując do dalszej wytężonej pracy nad podniesieniem kolejnictwa, podkreślił ważność jego dla bytu Państwa. W każdej zbiorowej pracy musi panować harmonja i jedność, jeżeli ta praca ma doprowadzić do celu. To też wszystkie organy służby kolejowej dążyć muszą wszelkiemi siłami do jak najściślejszego zharmonizowania swoich czynności celem udoskonalenia rozwoju kolejnictwa polskiego, od czego zawisła przyszłość gospodarcza Państwa.

Dalej zaznaczył Prezes Ruciński, że obowiązkiem każdego pracownika kolejowego jest także poza służbą fachową pracować dla dobra społeczeństwa polskiego i stać się wzorem dobrego obywatela. Żaden zaś dobry obywatel polski nie może się uchylić od obowiązku pomagania Państwu w rozbudowie floty powietrznej tak bardzo potrzebnej dla obrony naszych granic na rozległych obszarach Rzeczypospolitej.

Następnie przemawiali kolejno p. inż. Aureli Rybicki, p. Maksymiljan Charnas i p. Józef Raszka.

Przedstawiając zebranym rozwój lotnictwa w ostatnich czasach u państw ościennych, zwrócili uwagę na konieczną jego rozbudowę w naszym kraju ze względu na poważne niebezpieczeństwo na wypadek wojny.

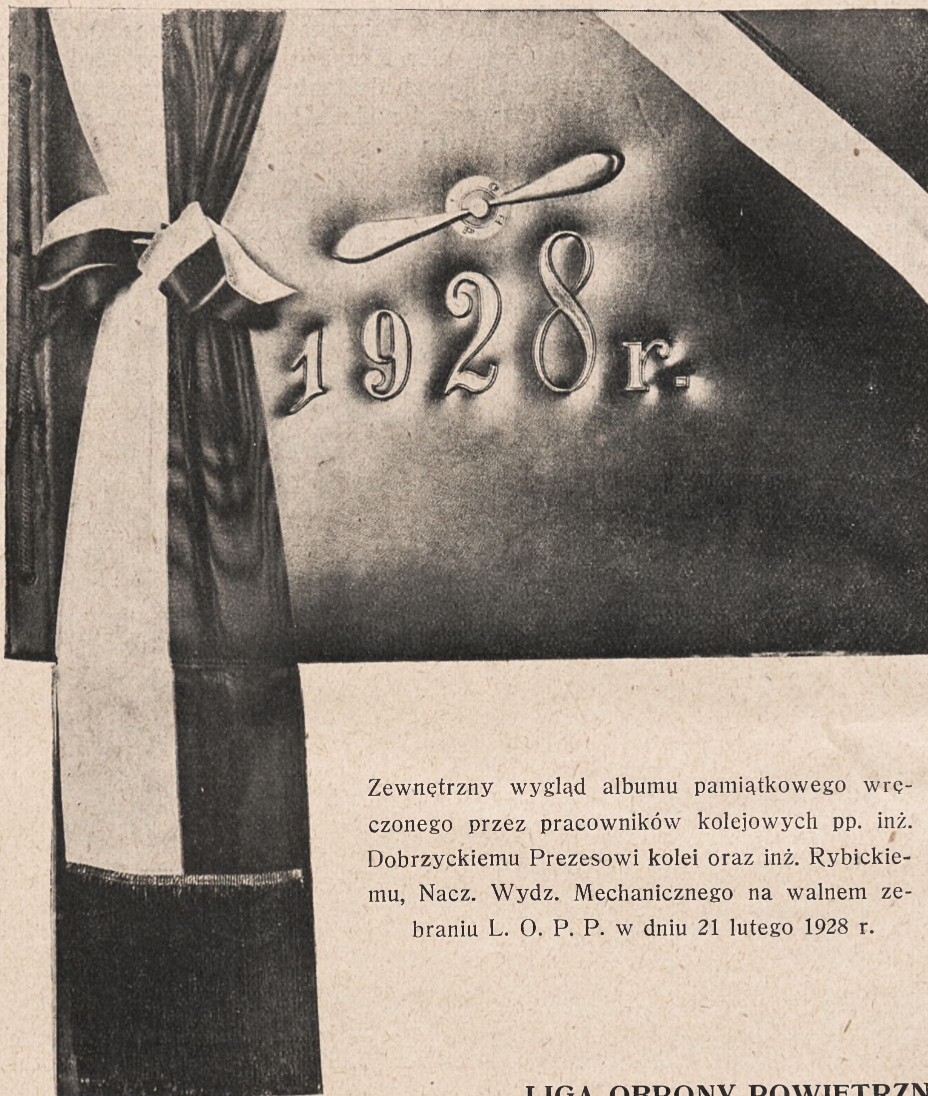
Po wygłoszonych referatach przystąpiono do wyborów Wydziału Wykonawczego Zarządu Komitetu „Ligi Obrony Powietrznej Państwa."



Gmach Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach. — Siedziba Zarządu Wojew. Komitetu Kolejowego LOPP.

KOLEJARZE ŚLĄSCY
w uznaniu zasług pracowników społecznych.

Ofiarowanie albumów pamiątkowych, zawierających adresy hołdownicze, oraz zdjęcia fotograficzne z 3-ech letniej działalności propagandowej Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P.



Zewnętrzny wygląd albumu pamiątkowego wręczonego przez pracowników kolejowych pp. inż. Dobrzyckiemu Prezesowi kolei oraz inż. Rybickiemu, Nacz. Wydz. Mechanicznego na walnem zebraniu L. O. P. P. w dniu 21 lutego 1928 r.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA
Dyrekcja Kolei Państwowych.

Jaśnie Wielmożnemu Panu Inżynierowi
Bogusławowi Dobrzyckiemu
Prezesowi Dyrekcji Kolei Państwowych i Prezesowi Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Katowicach.

Panie Prezesie!

W dowód szczerego uznania i podziękowania za tyloletnią twórczą, pełną poświęceń pracę nad stworzeniem lotnictwa polskiego ofiarowujemy Ci panie prezesie ten album pamiątkowy jako wyraz głębokiej naszej czci i wdzięczności. Niech on będzie symbolem zrozumienia, jedności i ofiarności Twych pracowników dla potrzeb kraju.

Katowice, w styczniu 1928 r.

Członkowie Ligi Obrony Powietrznej Państwa Okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych Katowice.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA
Dyrekcja Kolei Państwowych.

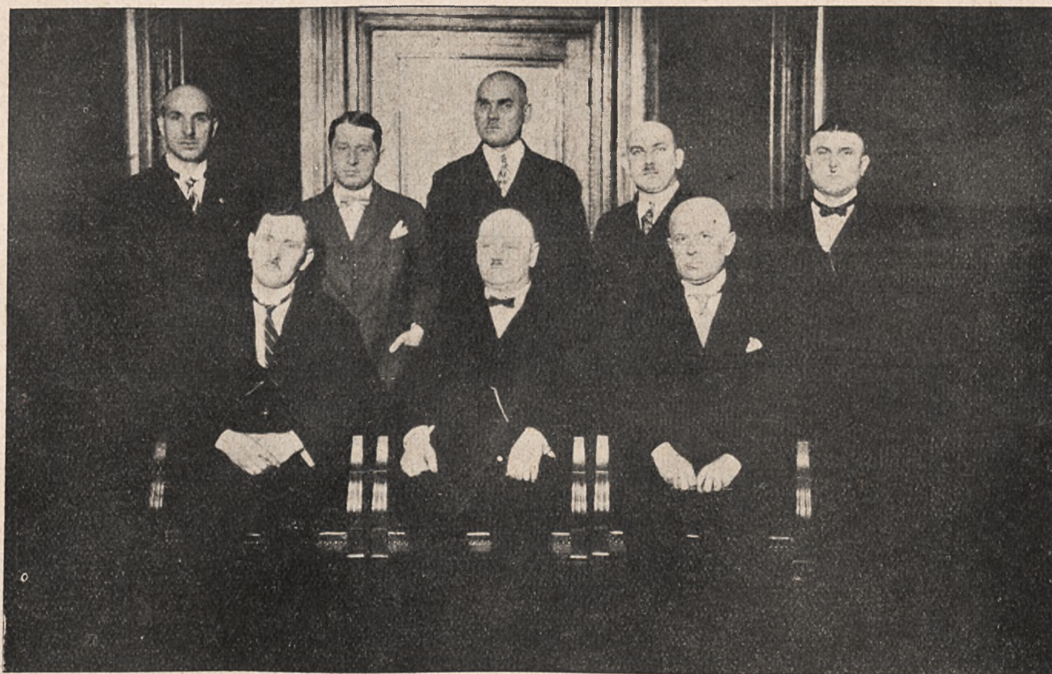
Jaśnie Wielmożnemu Panu Inżynierowi
Aureliemu Rybickiemu
Dyrektorowi Wydziału Mechanicznego Dyrekcji Kolei Państwowych i Wiceprezesowi Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Katowicach.

Panie Dyrektorze!

W uznaniu niepospolitych Twych zasług na polu pracy społecznej ofiarujemy Ci ten album pamiątkowy, pragnąc, by on przypomniał naszą gorącą wdzięczność i cześć dla Twej niestrudzonej pracy, której owoce zasługują na najwyższe uznanie. Skromny ten dowód naszej wdzięczności racz przyjąć Panie Dyrektorze jako wyraz szczerego hołdu i głębokiej czci.

Katowice, w styczniu 1928 r.

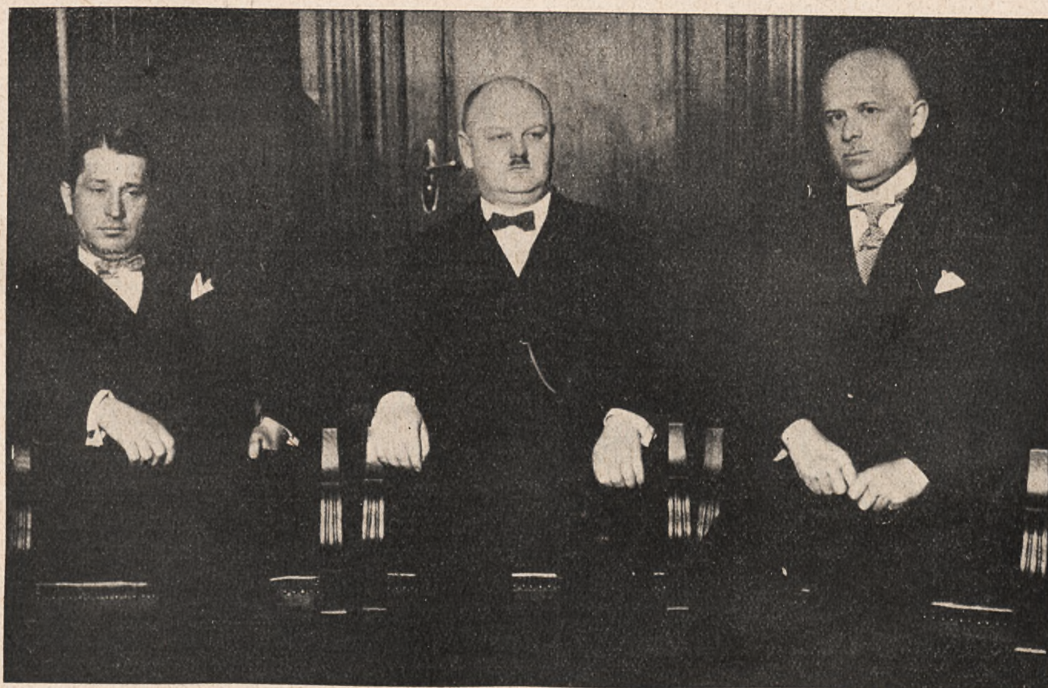
Członkowie Ligi Obrony Powietrznej Państwa Okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych Katowice.



Zarząd Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w D. K. P. Katowice.

Wybrani zostali:

1. p. Prezes D. K. P., Katowice Inż. Stanisław Ruciński.
2. p. Dr. Franciszek Wilczek,
3. p. Inż. Aureli Rybicki,
4. p. Edmund Wąsik,
5. p. Inż. Klocek,
6. p. Józef Raszka,
7. p. Izydor Zimoń,
8. p. Wilhelm Murek,
9. p. Franciszek Janota,
10. p. Alojzy Baranek,
11. p. Krzykała,
12. p. Władysław Michalak,
13. p. Wojciech Janota,
14. p. Jan Dyrda,
15. p. Maksymiljan Biczysko,
16. p. Maksymiljan Charnas,
17. p. Paweł Furgoł,
18. p. Gwóźdź,
19. p. Józef Kalisz,
20. p. Antoni Kołoch,
21. p. Franciszek Kowol,
22. p. Antoni Karolczyk,
23. p. Jan Król,
24. p. Stanisław Michalski,
25. p. Massek z Lublińca,
26. p. Wincenty Matuszewicz,
27. p. Jakób Olejniczak,



Zarząd Koła L. O. P. P. — Wydział Eksploata cyjny D. K. P. Katowice.



Zarząd Koła L. O. P. P. — Wydział Drogowy D. K. P. Katowice.



Zarząd Koła L. O. P. P — Wydział Osobowy D. K. P. Katowice.

28. p. Ludwik Orędorz,
29. p. Piecka,
30. p. Rudzok,
31. p. Jan Richter,
32. p. Wieliczka,
33. p. Wyczyszczok.

Komitet w tym składzie wybrał z pośród siebie prezesa, dwóch wiceprezesów, sekretarza i skarbnika.

W skład Zarządu weszli:

1. Prezes Komitetu Kol. LOPP. p. Inż. Stanisław Ruciński, Prezes D. K. P. Katowice;
2. I. Wiceprezes p. Inż. dypl. Aureli Rybicki;
3. II. Wiceprezes p. Edmund Wąsik;
4. Sekretarz p. Maksymiljan Charnas;
5. Skarbnik p. Wilhelm Murek.

Po przeprowadzeniu wyborów Zarządu LOPP. przystąpiono do dalszych obrad nad rozwojem tej LOPP. w kolejnictwie okręgu katowickiego.

W wolnych wnioskach p. Biczysko zaproponował, by wszyscy ofiarowali ze swych poborów jeden procent na cele LOPP. Projekt przyjęto jednogłośnie.

Posiedzenie zakończył Prezes D. K. P. p. Inż. Ruciński dziękując wszystkim za liczny udział i zainteresowanie się sprawą założenia Komitetu „Ligi Obrony Powietrznej Państwa."

Prezes: (—) Inż. **Ruciński**. Sekretarz: (—) **Charnas**.

d) W jaki sposób przeprowadzono organizację kół LOPP.

Równocześnie na przestrzeni rozwinęła się żywa działalność LOPP. Odbywały się zebrania, na których zapadały uchwały przystąpienia do LOPP. i utworzenia Miejscowych kół LOPP. Pracownicy kolejowi przystępowali do LOPP. bardzo licznie tak, że w krótkim czasie wszyscy pracownicy zostali członkami, dając tem dowód zrozumienia idei LOPP. Zamieszczone poniżej protokóły z odbytych na przestrzeni zebrań wykazują miejscowości, które jedne z pierwszych przystąpiły do organizowania miejscowego koła LOPP.

Chebzie, dnia 14 października 1924 r.

Dnia 14 października 1924 r. o godz. 16-tej pò poł. odbyło się w Chebziu na sali p. Miarki zebranie „Ligi Obrony Powietrznej Państwa" celem założenia koła miejscowego. Z. D. K. P. przybyli jako referenci pp. Naruszewicz i Charnas.

Zebranie odbyło się o godz. 16,30, które zagaił p. Prezes Koła miejscowego Polskiego Związku Kolejowców i kierownik pociągu Kowol, poczem przystąpiono do porządku dziennego:

1. Zagajenie i przywitanie gości.
2. Referat pp. Naruszewicza i Charnasa.
3. Dyskusja.
4. Wybór Zarządu Koła Miejscowego.
5. Wolne głosy.
6. Zakończenie.

Po zagajeniu zabrał głos p. Charnas, który w dłuższem przemówieniu rzeczowem wyjaśnił zebranym dokładnie cel i znaczenie lotnictwa pod względem ekonomiczno - gospodarczym w czasie pokoju i jako środka zaczepno - odpornego na wypadek wojny. Porównując jego rozwój w stosunku do państw zachodnio-europejskich, podkreślił istniejące w lotnictwie naszem braki i zachęcał usilnie do podjęcia akcji zmierzającej do ich usunięcia.

Po referacie p. Charnas'a zabrał głos p. Inż. Naruszewicz, który popierając jego wywody proponował, by z uzbieranych przez wszystkich pracowników Kolei Państwowych na Górnym Śląsku składek, dopomóc Państwu do budowy silnej floty powietrznej.

Po wyczerpaniu tematu przystąpiono do wyboru Zarządu Koła Miejscowego Chebzie.

Prezesem został ref. techn. Antoni Soppa; jego zast. naczelnik stacji Jan Krusz; I-szym sekretarzem kier. par. Antoni Mutwil; jego zast. Augustyn Porwik. I-szym skarbnikiem naczelnik stacji Nowy Bytom Kozielski, jego zast. kier. poc. Mnich; ławnikiem Piotr Krumpiec.

Do Komisji rewizyjnej wybrano: Nadzorcę Lipoka; Insp. kol. Klosa; kond. pomoc. Ogińskiego. Wymienieni zostali wybrani jednogłośnie przez aklamację.

O godz. 18-tej zamknął p. Soppa posiedzenie wspólnem odśpiewaniem „Roty Konopnickiej."

Prezes: (—) Soppa Antoni. Sekretarz: (—) Mutwil Antoni.

Siemianowice, dnia 27 paźdz. 1924 r.

Dnia 27 października 1924, wieczorem o godz. 6-tej, zebrali się pracownicy tutejszych miejsc służbowych celem przyłączenia się do „Ligi Powietrznej Państwa".

W obecności 195 zebranych zagaił zebranie p. Insp. Skupin hasłem „Cześć Ojczyźnie", poczem p. Charnas wygłosił referat o dzisiejszem lotnictwie i jego znaczeniu. Przedstawiając dotychczasowe zdobycze na tem polu, uzasadnił potrzebę jak najszybszej rozbudowy lotnictwa w naszym kraju.

Ukończywszy wykład, objaśnił p. Charnas zebranym poszczególne ustępy statutu LOPP.

Następnie dyskutowano nad utworzeniem Koła Miejscowego. Uchwaliwszy założenie tegoż, wybrali zebrani pod przewodnictwem p. Charnasa następujący Zarząd miejscowy:



Zarząd Koła L. O. P. P. — Wydział VI. D. K. P. Katowice.

Prezes Koła: Insp. kol. Skupin; wiceprezes: sekr. kol. Czech; sekretarz: sekr. kol. Cudok; skarbnik: st. sekr. kol. Kahnert; ławnicy: kol. pp. Kremser, Reguła i Strapek.

Komisja rewizyjna: pp. Guzy, Redel i Gocman.

Wybrani przyjęli powierzone funkcje i dalsze przewodnictwo zebrania objął prezes miejscowy p. Skupin.

Odnośnie do płacenia składek powzięło nowo utworzone Koło Miejscowe następujące uchwały:

1. Wszyscy pracownicy tutejszych miejsc służbowych podpisawszy deklarację, wstępują do Koła Miejscowego i jako wpisowe ofiarują 1 % poborów listopadowych na cele LOPP.
2. Członkowie Koła Miejscowego płacą miesięcznie 50 groszy jako składki bieżące począwszy z miesiącem listopadem b. r.
3. Wszelkie składki należy potrącać z poborów służbowych. Wpisowe uchwalone pod punktem 1. płacą pracownicy etatowi 1-go listopada, nieetatowi 5-go listopada przy wypłacie końcowej. Składki bieżące uchwalone pod punktem 2. należy potrącać dopiero 1-go wzgl. 5-go grudnia po raz pierwszy i to za miesiąc listopad i grudzień.

Po uchwałach, zakończono zebranie odśpiewaniem „Roty Konopnickiej."

Prezes: (—) Skupin. Sekretarz: (—) Cudok.

Katowice, dnia 18 paźdz. 1924 r.

Dnia 18 października roku 1924 o godz. 16-tej zgromadzili się pracownicy tutejszego dworca w sali konferencyjnej D. K. P. w Katowicach, celem założenia „Koła miejscowego Ligi Obrony Powietrznej Państwa" na dworcu osobowym w Katowicach. Zgromadziło się przeszło 60 pracowników. Za przewodniczącego zebrania wybrano p. Charnasa, który zareferował o działalności LOPP., jej ustroju i znaczeniu dla Państwa; następnie o rozwoju podobnych instytucyj społecznych, mających na celu współpracę z czynnikami rządowemi nad zabezpieczeniem całości granic danego państwa w krajach zachodnio-europejskich, tudzież o kole miejscowem. Poczem przystąpiono do wyboru zarządu koła miejscowego, w którego skład weszli st. asesor kol. p. Borszcz jako prezes, p. kier. poc. Drobiec, jego zast. kand. kol. Ruda Franciszek; sekretarz kand. kol. Koźlik, jego zast.; kand. kol. Mroczek skarbnik. W skład komisji rewizyjnej weszli: st. as. kol. Leszik, kier. poc. Ogórek i asyst. kol. Gniza. Przewodniczący zebrania p. Charnas postawił wniosek 1 % opodatkowania się z poborów, na co się zgromadzeni jednogłośnie zgodzili. Na tem zakończono zebranie.

Przewodniczący zebrania: (—) Charnas. Sekretarz zebrania: (—) Zawisz.

Król. Huta, dnia 24 paźdz. 1924 r.

Na dzień 24-go października b. r. zwołał insp. kol. p. Baranek zebranie, które się odbyło na sali p. Radwańskiego przy ul. Wodnej. O godz. 19.30 zagaił prezes zebrania hasłem „Szczęść Boże", poczem ogłosił porządek obrad.

W sprawach Ligi Obrony Powietrznej Państwa zabrał głos p. insp. Baranek, następnie p. Charnas wygłosił referat o lotnictwie. W słowach silnych przedstawił zebranym znaczenie lotnictwa, jego rozwój w Rzeczypospolitej Polskiej i w państwach obcych, wreszcie cele i znaczenie LOPP.

W końcu przystąpiono do wyboru Zarządu koła miejscowego wybierając przez aklamację na prezesa insp. kol. p. Baranka, wiceprezesa p. nacz. dworca kol. p. Szmatlocha, jako ławnika pp. Cienkusza, asyst. kol. Plocha, sekretarza kol. i Kocimę pom. zwrotniczego.

P. Gruszka postawił wniosek, aby tutejsi pracownicy kolejowi ofiarowali jednorazowo na rzecz lotnictwa polskiego 1 % (jeden procent) od poborów za miesiąc październik b. r.

Wniosek został jednogłośnie przyjęty. O godzinie 20.40 zamknięto zebranie.

(—) Rus. (—) Baranek.

Hajduki, dnia 18 grudnia 1924 r.

W dniu 13-go grudnia 1924 r. założyły w Hajdukach wszystkie miejsca służbowe razem Miejscową Sekcję LOPP. z następującem programem:



Zarząd Koła L. O. P. P. — Wydział Zasobów D. K. P. Katowice.

1. Zagajenie.
2. Wybór przewodniczącego zebrania.
3. Wygłoszenie referatów o Lidze O. P. P.
4. Odczytanie statutu LOPP.
5. Wybór Zarządu Sekcji Kolejowej Miejscowej.
6. Wnioski.

Zebranie zagaił naczelnik stacji p. Matuszewicz o godz. 19.20 poczem oznajmił zebranym cel zebrania i porządek dzienny i zaraz przystąpiono do punktu 2.

Na przewodniczącego wybrano p. Matuszewicza nacz. stacji, który w krótkim przemówieniu do zebranych przygotował odczyt przybyłego z D. K. P. Katowice referenta p. Charnasa.

P. Charnas referował na temat lotnictwa, przedstawiając w żywych słowach jego znaczenie w obecnych czasach i jego rozwój na zachodzie. Ze względu na brak przemysłu lotniczego w Polsce, obywatele sami powinni przyczynić się do powstania tego przemysłu, żeby zapewnić sobie na wypadek wojny środki obrony. Po wygłoszonym referacie odczytano statut LOPP. a następnie przeprowadzono wybór Zarządu Kolejowej Sekcji Miejscowej LOPP. i wybrano:



**Kierownik Działu w D. K. P.
Dudek.**



**St. Asesor Janotta
Zast. Naczelnika Oddz. Ekspl. w Katowicach.**

Prezesem: Jadasza, nadzorcę toru; wiceprezesem: Murłowskiego, nacz. parow.; sekretarzem: Cichowskiego, jen. sekr. kol.; zast. Bejgera, prakt. kol.; skarbnikiem: Balcarka. prakt. kol.

Do komisji rewizyjnej wybrani zostali: Kudera Franciszek, pom. zwrotniczy; Sosna Robert, nacz. Kasy stac. i Pawełczyk, prakt. kol.

Zebrani pracownicy kol. uchwalili jednogłośnie złożyć 1 % swych poborów za miesiąc grudzień 1924 r. na zakupno samolotu, oraz wstąpić na członków LOPP., zapłacić 1 zł. wstępnego i 50 gr. składki na miesiąc styczeń 1925 r. co ma być z poborów odciągnięte.

Po wyczerpaniu tematu zakończono zebranie o godzinie 20.45.

Sekretarz: (—) Cichowski. Prezes: (—) Jadasz.

Dworzec Mysłowice, dnia 5 grudnia 24.

W dniu 5 grudnia 1924 r. założono w stacji w Mysłowicach Kolejową Sekcję Miejscową LOPP. z następującym programem:

1. Zagajenie.
2. Wybór przewodniczącego.
3. Wygłoszenie referatów LOPP.
4. Odczytanie statutu LOPP.
5. Wybór Zarządu Sekcji Kolejowej Miejscowej.
6. Wniosek.

Zebranie zagaił referent p. Charnas D. K. P. Na przewodniczącego wybrano Insp. kolejowego p. Hudałę. Referował p. Charnas z D. K. P. na temat LOPP. W treściwem przemówieniu przedstawił genezę rozwoju lotnictwa od czasów najdawniejszych do dnia dzisiejszego kładąc nacisk na niedocenianie jego zna-



Samolot propagandowy podczas Tygodnia Lotniczego zbudowany przez pracowników kolejowych w Rybniku.



O wylądowaniu samolotu w Rybniku podczas Tygodnia Lotniczego.

czenia. Porównując dalej rozwój lotnictwa w Polsce w stosunku do państw zachodnich wykazał potrzebę jego powiększenia.

Następnie przeprowadzono wybór Zarządu Kolei, Sekcji Miejscowej LOPP. Wybrani zostali:

I. prezesem Insp. kol. p. Hudala; II. prezesem st. sekr. p. Porombka; sekretarzem pom. biur. p. Gądzik; skabnikiem st. asystent p. Kuźnik; zastępcą kier. poc. p. Ziętek, zast. kier. poc. p. Siodłok; zast. stróż p. Tkocz. Komisja rewizyjna: kier. poc. p. Oleś; kier. poc. p. Koserczyk; pom. biur. p. Musioł.

Postawiono wniosek, ażeby wszystkim potrącono 1 % z poborów, który został jednogłośnie przyjęty.

Również przyjętym został wniosek gremjalnego wstąpienia do LOPP.

Na tem zebranie zostało zakończone.

Sekretarz: (—) Gądzik. Przewodniczący: (—) Hudalla.

Chorzów, dnia 28 października b. r.

Dnia 28. 10. b. r. w sali p. Michalika w Chorzowie odbyło się posiedzenie wszystkich tutejszych pracowników kolejowych celem utworzenia koła miejscowego LOPP. Ogólna liczba zebranych pracowników wynosiła około 50 osób. Posiedzenie zagaił mistrz przet. p.



Zarząd Miejscowego Koła L. O. P. P. — Wodzisław.



Zarząd Miejscowego Koła L. O. P. P. — Rybnik.

Maciuga wskazując na doniosłość celu LOPP. Następnie p. Charnas w krótkich i treściwych słowach omówił znaczenie organizacji LOPP. dla bytu Państwa Polskiego ze względu na wielki rozwój lotnictwa na zachodzie Europy, nikt nie powinien uchylać się od obowiązku przystąpienia do LOPP. ze względu na to, że jest to instytucja, która ma na celu zabezpieczenie granic państwa, poczem przystąpiono do wybrania Zarządu.

Przewodniczący: st. insp. kol. p. Sklarczyk; zast. asp. kol. p. Krett; sekretarz kand. kol. p. Dałkowiecki; I-szy zast. asystent kol. p. Nierychło; II-gi zast. asyst. kol. p. Ryba; skarbnik mistrz przet. p. Maciuga; rewidenci kasy insp. kol. p. Bonkiel, asyst. kol. p. Kukofka i sekr. kol. p. Galonziok.

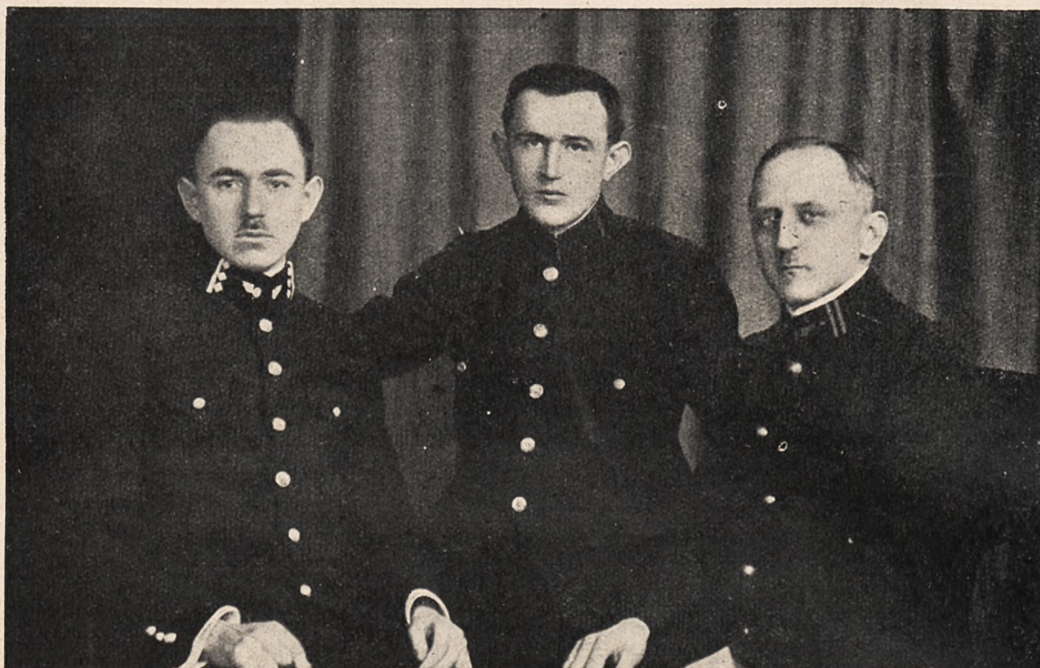
Po wyborze Zarządu zabrał głos asp. kol. p. Krett i w krótkich słowach wykazał obecnym korzyści, jakie przynosi ta organizacja dla Państwa i poszczególnych obywateli. Za zgodą obecnych tam pracowników uchwalono 1 % z poborów miesięcznych listopadowych na cel LOPP. Zakończył posiedzenie asp. kol. p. Krett.

(—) Sklarczyk,
st. insp. kol.

(—) Dałkowiecki,
sekr. Zarządu



Z lotu okrężnego w Polsce.
Przybycie pierwszego samolotu na lotnisko w Warszawie.



Zarząd Miejscowego Koła L. O. P. P. — Łaziska.

Parowozownia Mysłowice, dnia 23. X. 24 r.

Dnia 23. X. 24 r. zostało zwołane przez p. Pieczkę na godz. 17-tą w Hotelu Śląskim zebranie celem założenia Miejscowego Koła LOPP.

Przewodniczący p. Pieczka zagaił zebranie i ogłosił porządek dzienny, na którym postawiono 6 punktów: 1. zagajenie; 2. referat z D. K. P.; 3. wybór zarządu; 4. wnioski; 5. wolne głosy i 6. zakończenie.

Po odczytaniu porządku dziennego udzielił głosu p. Charnasowi z D. K. P. Ten przemawiał o potrzebie założenia LOPP. ze względu na wielki rozwój lotnictwa u państw ościennych, gdzie obywatele założyli instytucje społeczne mające na celu szerzenie idei lotniczej, co ma wielkie znaczenie w pracy nad zapewnieniem bezpieczeństwa danego kraju.

Po nim zabrał głos p. Stalmach, który również zachęcał gorąco do założenia koła LOPP. Pan Soppa z eksp. tow. oznajmił, że tam uchwalono jednorazowe 1 % opodatkowanie się od pensji oraz 1 złoty wpisowe i 50 gr. miesięcznie. Prócz tego proponował utworzenie koła LOPP., na każdem miejscu służbowem z osobna. Potem przystąpiono do wyborów Zarządu. Do Zarządu został jednogłośnie wybrany jako:

Prezes st. ref. techn. p. Bacia; wiceprezes st. ref. techn. p. Dzozd; sekretarz nacz. warszt. p. Potyka; skarbnik werkmistrz p. Stachoń. Ławnicy: werkmistrz



Zarząd Miejscowego Koła L. O. P. P. — Żory.



Zarząd Miejscowego Koła L. O. P. P. — Jaśkowice Śl.

p. Elias, wozomistrz p. Stalmach i pom. warsz. pan Pieczka.

Do Komisji rewizyjnej wybrano 3 rewizorów: 1. pom. biur. Zienkowski; 2. wozomistrz p. Kosowski; 3. st. palacz p. Komandera.

Po obraniu zarządu objął ten urzędowanie i przystąpiono do punktu 4. i 5. We wnioskach i wolnych głosach przemawiali o znaczeniu LOPP. pp. Stalmach, Gwóźdź, Soppa i Dudziak, poczem zebranie zakończono.

Prezes: (—) Bacia.

Sekretarz: (—) Potyka

W ten sposób pracownicy kolejowi założyli na miejscach służbowych 69 Miejscowych Kół LOPP. Koła te posiadają swój Zarząd, który podlega Zarządowi Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego.

e) Rozwój kół i wykaz kół pod względem ilości członków.

Poszczególne Koła na miejscach służbowych obejmują:

1. Katowice	Dyrekcja	832	członków
2. „	Dworzec osobowy	460	„
3. „	Dworzec przet.	542	„



Zarząd Komitetu Powiatowego L. O. P. P. (Oddział Eksploatacyjny). — Rybnik,



Zarząd Koła Miejscowego L. O. P. P. — Niedobczyce.

4.	Katowice	Parowozownia	707	członków
5.	„	Depot wagonów	194	„
6.	„	Eksped. tow.	263	„
7.	„	Kasa Stacyjna	108	„
8.	„	Warsztat pom.	412	„
9.	„	Warsztat sygn.	67	„
10.	„	Mag. zasobów	31	„
11.	„	Odc. drog. I.	84	„
12.	„	Odc. drog. II.	105	„
13.	„	Odc. sygnał.	35	„
14.	„	Bogucice	79	„
15.	„	Ligota stacja	170	„
16.	„	Ligota warszt.	562	„

17.	Hajduki	528	członków
18.	Chebzie parowozownia	256	„
19.	Chebzie stacja	336	„
20.	Chebzie odc. drog.	87	..
21.	Chebzie eksped. tow.	66	„
22.	Nowy Bytom	44	„
23.	Nowy Bytom kolej wąskot.	194	„
24.	Kochłowice	133	„
25.	Bielszowice	229	„
26.	Królewska Huta	189	„
27.	Chorzów	258	„
28.	Maciejkowice k. w.	134	„
29.	Ruda	40	„



Zarząd Miejscowego Koła L. O. P. P. — Sumina.



Zarząd Miejscowego Koła L. O. P. P. — Czerwionka.

30.	Wolfgang	22	członków
31.	Brzeziny	122	„
32.	Tarnowskie Góry Oddz. Mech.	1542	„
33.	Jaśkowice k. w.	147	„
34.	Lubliniec stacja	161	„
35.	Lubliniec parowozownia	120	„
36.	Lubliniec odc. drog.	75	„
37.	Szarlej	39	„
38.	Koszęcin	182	„
39.	Siemianowice Dworzec	167	„
40.	Siemianowice odc. drog. II.	39	„
41.	Szyb Pauliny	78	„
42.	Szopienice połudn.	35	„
43.	Szopienice półn.	264	członków
44.	Szopienice parowozownia	427	„
45.	Mysłowice Dworzec	452	„
46.	Mysłowice Eksped. tow.	88	„
47.	Mysłowice parowozownia	494	„
48.	Mysłowice odc. drog. I. i II.	120	„
49.	Brzezinka	36	„
50.	Nowy Bieruń	120	„
51.	Tychy Dworzec	94	„
52.	Łaziska	23	„
53.	Pszczyna	174	„
54.	Piotrowice Śl. mag. zas.	33	„
55.	Piotrowice warszt. wag.	285	„



Zarząd Miejscowego Koła L. O. P. P. — Mikołów.



Zarząd Miejscowego Koła L. O. P. P. — Orzesze.

56.	Orzesze	166	członków.
57.	Gierałtowice	121	„
58.	Żory	211	„
59.	Jaśkowice Śl.	46	„
60.	Czerwionka	103	„
61.	Rybnik stacja	92	„
62.	Rybnik parowozownia	554	„
63.	Mikołów	123	„
64.	Niedobczyce	468	„
65.	Wodzisław	545	„
66.	Rydułtowy	141	„
67.	Sumina	68	„
68.	Wirek Nowowiejski	16	„
69.	Piotrowice Śl. Składnica mat. Naw.	22	członków.

Razem 15160 członków.

Ogólna liczba członków Wojewódzkiej Sekcji Kolejowej LOPP. wynosi 15 160.

Wszyscy członkowie należą do kategorji członków rzeczywistych.

f) **Księgowość.**

Księgowość prowadzona jest metodą prostą dla każdego dostępną, zapewniającą jak najekonomiczniejsze wykorzystanie pracy i jasny pogląd na całokształt gospodarki.



Zarząd Miejscowego Koła L. O. P. P. — Rydułtowy.

Główna książka kasowa wykazuje miesięcznie i rocznie ogólne kwoty wpłaconych przez pracowników etatowych i nieetatowych:

a) wpisowego;
b) składek członkowskich;
c) składek na lotniczą kadrę sportową.

Kwoty te powstają przez wciąganie sum ze sporządzanych każdego miesiąca przez miejsce służbowe specjalnych zestawień. Zestawienia te wykazują kwoty wpłacone przez pracowników jako wpisowe, następnie potrącenia na rzecz składek członkowskich i lotniczej kadry sportowej. Ponadto książka ta wykazuje dochód i rozchód z urządzonych „Tygodni i dni lotniczych“ oraz rozmaitych imprez na cele lotnictwa. Oprócz tego prowadzą miejsca służbowe „ewidencję pracowników kolejowych będących członkami LOPP. zawierającą wykaz dokonanych miesięcznie składek.

Zarządy Kół Miejscowych sporządzają miesięcznie „Sprawozdanie z ogólnej działalności.“

g) **Zmiana Zarządu Wojew. Kol. LOPP.**

Ze względu na przeniesienie Pana Prezesa Inż. Rucińskiego do Poznania odbyło się dnia 31 sierpnia w sali konferencyjnej D. K. P. zebranie członków Komitetu Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Głównym programem tego posiedzenia było:

a) Podziękowanie ustępującemu Prezesowi p. Inż. Rucińskiemu;
b) Wybór nowego prezesa Zarządu Wojew. Komitetu Kolej. LOPP.

Zebranie zagaił zast. prezesa Zarządu Wojew. Komitetu Kolejowego LOPP. Naczelnik Wydziału Mechanicznego p. Inż. Rybicki witając zebranych w serdecznych słowach. Przedstawiając wielkie zasługi p. Prezesa Inż. Rucińskiego złożył w imieniu wszystkich pracowników kolejowych gorące podziękowanie, poczem zwrócił się do zebranych, by na prezesa Zarządu Wojew. Kom. Kol. LOPP. poprosić pana prezesa D. K. P. Inż. Dobrzyckiego. Wniosek ten przy hucznych oklaskach przyjęto jednogłośnie. Pan Inż. Dobrzycki dziękując za wybór i godność Prezesa, poczem zachęcając wszystkich do współdziałania z LOPP. zakończył zebranie.

III. PROPAGANDA.

W zakresie propagandy dużą rolę odgrywają odczyty, których odbyło się w ciągu trzech lat działalności LOPP. 274, a których celem było pouczenie słuchaczy o doniosłem znaczeniu Ligi. Odczyty te traktowane bardzo rzeczowo, przyczyniły się w znacznej mierze do żywszego zainteresowania lotnictwem. Dużym plusem w dziedzinie propagandy były samoloty propagandowe wybudowane w tutejszych warsztatach D. K. P. które krążąc w czasie „Tygodnia i dnia lotniczego“ po ulicach, wzbudzały wielkie zainteresowanie. W okresie tym 3-letnim przyczynili się pracownicy kolejowi nie mało do spopularyzowania idei LOPP. na Górnym Śląsku. W głównej mierze zawdzięczać to trzeba pp. prezesom kół, którzy dołożyli wielkich starań, by akcja ta dodatnie osiągnęła rezultaty. W uznaniu więc zasług i ofiarnej pracy dla rozpowszechnienia LOPP. wręczył Walny Zjazd członkom p. Prezesowi Inż. Dobrzyckiemu i p. Wiceprezesowi Inż. Rybickiemu w imieniu członków LOPP. dyplomy honorowe i wyraził podziękowanie w formie pisemnych pochwał

Panu Wojciechowi Stefanowi, nacz. warszt. pom., Katowice;
Panu Wojciechowi Baci, Zast. Nacz. Oddz. Mechan., Katowice;
Panu Włodzimierzowi Zieniewskiemu, Inż. Oddz. Drog., Katowice;
Panu Leonardowi Piotrowskiemu st. zaw. odc. drog., Katowice;



Walny Zjazd Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P.

Panu Kołkowi Wincentemu w warsztatach w Piotrowicach; następnie
Naczelnikowi Oddziału Mechanicznego, Katowice;
„ „ „ Tarnowskie Góry;
Naczelnikowi Oddziału Mechanicznego, Rybnik;
„ „ Eksploatac., Katowice;
„ „ „ Tarnow. Góry;
„ „ „ Rybnik;
„ „ Drogowego, Katowice;
„ „ „ Tarnow. Góry;
„ „ „ Rybnik;
„ Kier. Kol. Wąsk., Katowice;
Panu Gussowi Teodorowi Nacz. parowozowni w Katowicach.

dla niej zainteresowania, a przecież od rozwoju Ligi zależy pomyślność naszego państwa i spokój ognisk rodzinnych. Wracając do przedstawienia, podnieść należy z uznaniem żywy współudział artystów i artystek opery katowickiej, którzy bardzo urozmaiconym programem głównie przyczynili się do sukcesu tych przedstawień.

Z okazji uroczystości 5-tej rocznicy objęcia przez władze polskie Kolei G. Śląskich, urządził Wojewódzki Komitet Kolejowy LOPP. na boisku klubu sportowego „Pogoń" wspaniałe i nader urozmaicone widowisko na cele LOPP. Bardzo bogaty program, na który złożyły się produkcje artystów teatru Katowickiego, wypadł świetnie a ogromny napływ publiczności przyczynił się niemało do powodzenia tego widowiska. Na zakończenie urządzono zabawę ludową pełną urozmaicenia i niespodzianek przez Komitet przygotowanych, tak że cała ta impreza nadzwyczajny osiągnęła sukces.



Pierwsze lądowanie samolotów wojskowych na lotnisku w Katowicach.

a) **Imprezy.**

Urządzona na wielką skalę na cele LOPP. Loterja Fantowa była imprezą użyteczną i przyczyniła się w znacznej mierze do zasilenia funduszów Ligi. Warsztaty kolejowe wzięły w niej liczny udział, co się niemało przyczyniło do rozpowszechnienia idei LOPP. i stało się zachętą do urządzania dalszych podobnych imprez bardzo na czasie będących, gdyż mimo szeroko zainicjowanej akcji propagandowej idea ta nie dotarła jeszcze do wszystkich sfer.

Piękne rezultaty osiągnęły urządzone z inicjatywy Pana Prezesa przedstawienia.

Przedstawienia te pod względem programu bardzo urozmaicone, zainaugurowane ciekawym odczytem, ponadto produkcjami wokalnemi pozostawiły nader miłe wrażenie u zebranej publiczności, która bardzo licznym udziałem przyczyniła się znacznie do powodzenia tych wieczorów. Okazuje się, że tego rodzaju imprezy łącząc szlachetną rozrywkę z celem utylitarnym powinny stać się przykładem do naśladowania i dla innych miejscowości na Górnym Śląsku, które niestety zbyt mało przejęte ideą użyteczności Ligi nie okazują żywszego

b) **Ruchoma Wystawa Lotnicza.**

Dzięki staraniom i inicjatywie Pana Prezesa Inż. Dobrzyckiego, dawno projektowane urządzenie Ruchomej Wystawy Lotniczej, przyszło wreszcie do skutku, a w ciągu 8 miesięcy trwania tej wystawy zademonstrowano ją na całym obszarze G. Śląska. Zwiedzana wszędzie z wielkiem entuzjazmem zdołała zainteresować młodzież szkolną, ludność cywilną, koła wojskowe i kolejowe, co dowodzi, że takie wystawy są najlepszym czynnikiem propagandowym uzmysławiając niejako samolot i czyniąc go dostępnym dla ogółu. Wystawa ta więcej zdziałała dla idei lotniczej, dla spopularyzowania jej, niżeli wszystkie inne środki propagandowe; a ze sprawozdań, otrzymanych z rozmaitych stacyj, można się było przekonać, jak licznie zwiedzaną była wystawa i jak żywe wzbudziła zainteresowanie na całym Górnym Śląsku. Ruchoma Wystawa Lotni-



Tydzień lotniczy w Siemianowicach.

cza wyposażona jest bogato we wszelkie pokazy z dziedziny lotnictwa.

Dotychczas zwiedzony etap Ruchomej Wystawy Lotniczej obejmuje:

1. **Dyrekcja Katowicka:**

1. Katowice
2. Tarnowskie Góry
3. Lubliniec
4. Mysłowice
5. Szopienice
6. Rybnik
7. Wodzisław
8. Hajduki
9. Świętochłowice
10. Królewska Huta
11. Chorzów
12. Dąbrówka Śl.
13. Siemianowice
14. Bogucice
15. Janów
16. Ligota
17. Orzesze
18. Żory
19. Jastrząb Zdrój
20. Jastrzębie Dolne
21. Sumina
22. Rydułtowy
23. Niedobczyce
24. Cerwionka
25. Jaśkowice
26. Gierałtowice
27. Makoszowy
28. Bielszowice
29. Nowa Wieś
30. Nowy Bytom
31. Wirek
32. Mikołów
33. Łaziska
34. Tychy
35. Kostuchna
36. Murcki
37. Kobiór
38. Pszczyna



Ruchoma Wystawa Lotnicza.



Samolot propagandowy na ulicach Katowic podczas Tygodnia Lotniczego.

39. Olza
40. Lubomia
41. Brzezie
42. Gorzyce
43. Turze Śl.
44. Godów
45. Szarlej
46. Brzeziny Śl.
47. Radzionków
48. Strzybnica
49. Miasteczko
50. Kalety
51. Koszęcin
52. Kochanowice
53. Lisów
54. Herby Śl.
55. Brzezinka
56. Kosztowy
57. Nowy Bieruń
58. Imielin
59. Chełm Wielki
60. Orzegów
61. Załęże
62. Strzemieszyce

2. **Dyrekcja Radomska:**

63. Kielce
64. Skarzysko
65. Radom
66. Dęblin
67. Lublin
68. Chełm
69. Kowel
70. Sarny
71. Zdołbunów
72. Równe
73. Kiwarzec
74. Łuck
75. Włodzimierz
76. Zamoście

Od dnia 4. II. 28 r. włącznie zaproszoną została R. W. L. przez Okręg. Komitet Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu na objazd miejscowości w obrębie Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej.



Odczyt o lotnictwie por. Halewskiego z 2-go pułku Lotn. podczas Tygodnia Lotniczego w Katowicach.

c) **Założenie bibljotek lotniczych.**

Mamy to głębokie przeświadczenie, że dla należytego i pełnego rozwoju lotnictwa potrzebne jest współdziałanie z LOPP. całego społeczeństwa, gdyż tylko w tym wypadku zrozumienie przez ogół znaczenie lotnictwa dla państwa naszego stanie się faktem dokonanym. Jednym z najważniejszych czynników cywilizacyjnych w życiu społecznem jest książka; w jakimkolwiek pisana zakresie, czy ściśle naukowym, czy innym, staje się własnością ogółu i przyczynia się do spopularyzowania danej gałęzi wiedzy. Jest to nurt ożywczy, bez którego zamarłby wszelki cywilizacyjny dorobek w świecie. Nam w tym wypadku chodzi o uprzystępnienie ogółowi wiedzy o lotnictwie, i uważając za konieczną i pilną potrzebę Wojewódzki Komitet Kolejowy, powziął myśl utworzenia bibljotek lotniczych, mających na celu popularyzowanie tej wiedzy. Z chwilą osiągnięcia dostatecznych na ten cel funduszów przyszło do skutku uruchomienie tych bibljotek a nie wątpimy że przyszłość tych bibljotek będzie wielka. Bibljoteki te zawierają wszelkie wyszłe dotychczas dzieła z tego zakresu, które w formie przystępnej zaznajomią czytelnika z dziedziną lotnictwa. Będzie to jeden z silnych atutów propagandowych, gdyż każdy wczytując się w dzieła traktujące o lotnictwie musi nabrać przekonania, czem jest ono dla naszego Państwa i że świętym jego obowiązkiem jest dopomagać wszelkiemi siłami temu Państwu do dalszego w tym kierunku rozwoju.

Dotychczas założono bibljoteki lotnicze przy wszystkich Komitetach Powiatowych, to znaczy ogółem 11. Każda bibljoteka zawiera następujące dzieła:

1. A. B. C. Lotnicze;
2. Abżółtowski: Lotnictwo w wojnie współczesnej;
3. Czerwiński: Ogólne wiadomości z lotnictwa;
4. Gazda: Silne lotnictwo to twój dobrobyt;
5. Grządziński: O lotnictwie;
6. Laskowski: Zasady lotnictwa;
7. Majewski: Apel;
8. Mokrzycki: Opis budowy płatowców;
9. Niwiński: Nellimore;
10. Orliński: Moje wrażenia z Tokio;
11. Płodowski: O budowie płatowców;
12. Romeyko: Koleje a wojna lotniczo-gazowa;
13. Rudziński: Dlaczego potrzebne jest nam lotnictwo;
14. Siadek: Model belkowy W. S. L. jednopłat;
15. Tułacz: Lot żaglowy i aparaty żaglowe;
16. Praca zbiorowa: Co o lotnictwie każdy wiedzieć musi;
17. Orliński: Mój lot Warszawa — Tokio;
18. Woyna: Modelarstwo lotnicze;
19. Sarnowski: Żegluga powietrzna.



Tydzień Lotniczy na lotnisku w Katowicach.

d) **Wyświetlanie filmów lotniczych.**

Zarząd poczynił w swoim czasie starania w Głównym Zarządzie Ligi w Warszawie, Krakowie i Poznaniu o uzyskanie filmów lotniczych i przeźroczy najrozmaitszego rodzaju dla większego zainteresowania i pobudzenia akcji propagandowej do intensywniejszej działalności. Filmy te dotychczas nieznane na Górnym Śląsku dzięki inicjatywie Kom. Kol. zostały wyświetlone we wszystkich kinach śląskich i wykazały ogromny sukces. Komitet Wojewódzki powodzeniem tem zachęcony do dalszych w tym kierunku poczynań, będzie akcję tę rozwijać w dalszym ciągu, lecz wyświetlanie filmów natrafia niestety na duże trudności, przedewszystkiem z powodu, że u nas jeszcze mało istnieje takich filmów, po drugie trudności natury finansowej. Przedsięwzięcie takie wymaga dużego nakładu jak w każdem bowiem dziele społecznem, tak i tu kwestja

finansowa wysuwa się na plan pierwszy i dopiero uzyskawszy pełną jej podstawę działać można z zwartą energją i z pewnością pożądanego wyniku. W sprawach dotyczących Ligi,ześrodkowanie sił i energji jest nieodzownym warunkiem osiągnięcia zamierzonych projektów.

Niemniej sukces osiągnięty wyświetlaniem filmów zachęca Komitet Kolejowy do dalszych w tym kierunku starań, czy i o ile jednak uda się je zrealizować, przyszłość okaże. Musimy przedewszystkiem nic tracić z oczu zasadniczych potrzeb rozwoju lotnictwa. Trzeba to podkreślić, iż filmy lotnicze mają wielkie znaczenie propagandowe, gdyż działając swoją plastycznością na widzów, ukazują im w sposób przystępny cele lotnictwa.



Fragment z przedstawienia pod gołem niebem na boisku K. S. Pogoń w Katowicach. Przejęcie Górnego Śląska przez władze polskie.

e) **Propaganda prasowa w pismach lotniczych.**

Propaganda prasowa zajmuje pierwszorzędne miejsce w każdem dziele społecznem, to też w uświadomieniu wielkiej jej doniosłości w każdem przedstronnem zagadnieniu musimy i w kwestji lotniczej liczyć się z jej górującą rolą; rozwija się też w tym kierunku żywa działalność poruszająca w pismach lotniczych rozmaite ważne problemy z dziedziny aeronautyki. Komitet Kolejowy nie szczędzi starań i trudów w celu ożywienia akcji prasowej, propagandowej i nadania jej jak najszerszych ram, widząc że tą drogą najłatwiej trafi do ogółu i temsamem wzbudzi zainteresowanie dla spraw Ligi dotyczących. Popiera więc dlatego pisma lotnicze jak: „Lot Polski", „Lotnik", „Pilot" zasilając je w artykuły traktujące o ruchu lotniczym na Górnym Śląsku i użyczając materjału sprawozdaniowego. W ten sposób całe społeczeństwo polskie ma możność zapoznania się z rozwojem LOPP. na Górnym Śląsku.

IV. INWESTYCJE.

a) **Założenie szkoły pilotów.**

Założenie szkoły pilotów i kadry sportowej w Katowicach jako fakt dokonany, przypomina nam najważniejszą potrzebę naszego lotnictwa, a to szkolenie jak największej liczby pilotów. Szkoły zawodowe lotnicze w krajach zachodnich mnożą się i rozwijają w tempie wprost zawrotnem, do najważniejszych bowiem zadań tamtych państw należy wykształcenie doskonale przygotowanego personelu. Zobaczymy jak się ta sprawa u nas przedstawia. Otóż u nas skonstatować musimy zadziwiające wprost lekceważenie strony naukowej lotnictwa, pomimo że brak szkół fachowych, to tama na drodze jego rozwoju. Obowiązkiem więc naszym otwierać jak najwięcej takich szkół a raz je zorganizowawszy dbać o ich rozwój. Tu na Śląsku dzięki ofiarności pracowników kolejowych, zawsze ochotnie spieszących z pomocą czynną, gdy chodzi o dobro kraju, udało się nam stworzyć tę instytucję, kadry sportowej, która przyczyni się bardzo do fizycznego rozwoju młodzieży, a zdrowie fizyczne, hart wytrzymałości nerwów, to przecież zasadnicze warunki osiągnięcia pomyślnych rezultatów w dziedzinie lotnictwa. Skoro więc taka szkoła istnieje, nie można stanąć w połowie drogi, lecz musimy rozpoczęte dzieło prowadzić dalej, nie można też wymagać, by kolejarze sami ponosili koszta utrzymania szkoły takiej, wymagającej stałego funduszu rocznego w kwocie 100 000 złotych. Podział tego funduszu przedstawa się następująco:

1. Stację, hangar i warsztaty mamy gotowe, a więc możemy wyzyskać dla naszej szkoły.

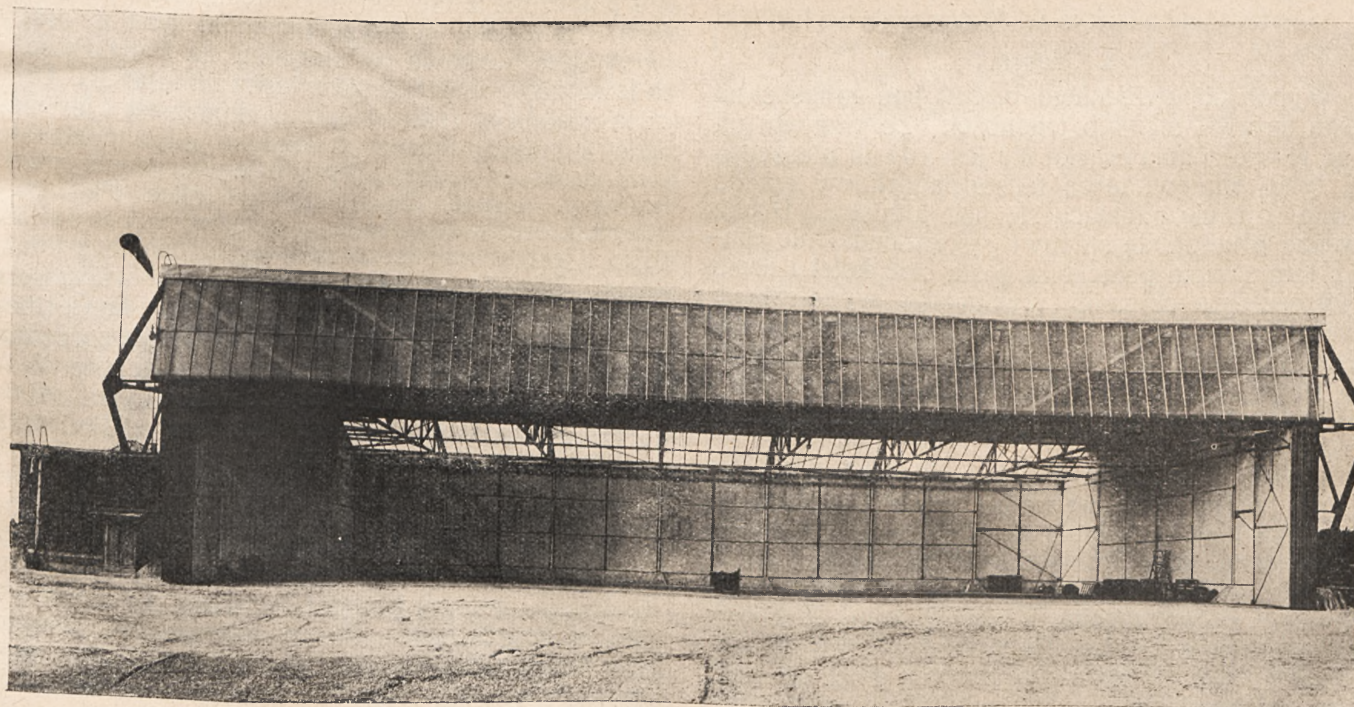
2. O 2 lub 3 płatowce postara się Pan Prezes w Ministerstwie Spraw Wojskowych, więc wydatki powstałe do płacenia są już pokryte.

Dzieło powstałe z ofiarności składek groszowych ludu śląskiego.

Udział kolejarzy w tem dziele wynosi $^1/_3$ część ogólnej wartości.



Port Lotniczy w Katowicach.



Hangar na lotnisku w Katowicach.

3. Przyjęcie 2 lub 3 instruktorów pilotów z obowiązkiem szkolenia pilotów.

4. Wydatki związane z zakupem materjałów pędnych i smarów, dalej remont i utrzymanie samolotów szkolnych.

5. Zaangażowanie kilku mechaników względnie monterów do reperacji samolotów szkolnych jak i sportowych.

6. Rozmaite nieprzewidziane wydatki.

7. Zakup samolotów sportowych, które się będzie wypożyczać pilotom u nas wyszkolonym.

b) Założenie modelarni lotniczych w komitetach powiatowych.

Wobec postępu wszechświatowej wiedzy lotniczej, nie możemy odgrywać jedynie roli widzów, lecz dla dorównania narodom Zachodu, musimy u siebie zabrać się do wzmożonej pracy i starać się istniejące braki pomału usunąć.

Do bardzo ważnych i coraz bardziej rozpowszechnionych szkół na zachodzie zaliczyć potrzeba modelarnie lotnicze; celem ich zainteresowa-

nie młodzieży i danie jej możności prawdziwej podstawy naukowej do opracowywania modeli maszyn. Budowa modeli ma równie ważne znaczenie jak budowa dużych płatowców; wszak nim doszło do wspaniałych rezultatów dzisiejszych, budowano małe aparaty i na nich dokonywano pierwszych prób. O wielkim wysiłku człowieka w celu opanowania powietrza mówią już legendy. Faktem jest, że wszystkie zdobycze i rezultaty osiągnięte na polu awjatyki zawdzięczamy niepozornym modelom.

A więc tworzenie szkół modelarskich staje się palącą potrzebą, ze względu na wielkie ich znaczenie; rozwijają bowiem u młodzieży zmysł obserwacji i tem samem kierują ją na drogę poważnych studjów lotniczych. Najwyższy czas pomyśleć o jak najliczniejszem organizowaniu takich szkół. Wojewódzki Komitet Kolejowy LOPP. przystąpił do zorganizowania 11 modelarni lotniczych, dalsze tworzenie tych szkół pójdzie w szybkim tempie i stanie się zachętą dla młodzieży do studjów lotniczych, o ile społeczeństwo zainteresowane rozwojem tego działu nauki ze swej strony poprze tę nową placówkę, w dziele tworzenia polskiego lotnictwa.

c) Wyciąg ze sprawozdania Śl. Komitetu LOPP. o ogólnym stanie lotniska oraz jego budowie.

Opis lotniska w Katowicach.

I. Teren.

Wybór odpowiedniego terenu pod lotnisko na Śląsku sprawił niemało trudności. Ze względu na to, że powierzchnia Śląska nie jest równą płaszczyzną, tylko stanowi teren falisto-pagórkowy trudno znaleźć równinę nadającą się pod lotnisko. Drugą poważną przeszkodę stanowi gęste zaludnienie Śląska i tem samem połączona gęsta sieć kolei i dróg. Powyższe dwa czynniki wykluczają wynalezienie w centrum przemysłowem odpowiedniego terenu. Dalszem utrudnieniem jest fakt, że grunta tutaj znajdują się w posiadaniu kilku magnatów wzgl. wielkich towarzystw, które zasadniczo terenów nie sprzedają.

Wobec powyższego brano pod uwagę kilka terenów, to jest w Panewniku, gdzie przesunięcie mas ziemi byłoby jednak za kosztowne, dalej pod Mysłowicami, gdzie lotnisko było zbyt małe i nieco oddalone od centrum przemysłu, aż wreszcie zdecydowano się na obecne, leżące na gruncie miasta Wielkich Katowic. Lotnisko położone jest w odległości 1,9 klm. od głównego dworca wzgl. 2,2 klm. od rynku katowickiego, w linji powietrznej, zaś drogę pieszą przebywa się w przeciągu ½ godziny. Odległość mała biorąc pod uwagę, że lotniska w innych miastach oddalone są jakie 6 do 10 a nawet i więcej klm. Ponieważ miasto Katowice powiększa się w stronę południową, budowa Województwa, katedry, domów administracyjnych wielkiego przemysłu i etc. będzie lotnisko z biegiem czasu swem położeniem do Katowic wzgl. bliższe.

Wydzierżawiono na południowym krańcu miasta od Katowickiej Spółki Akcyjnej dla Górnictwa i Hutnictwa na przeciąg 30 lat do dnia 31 marca 1956 roku, obszar wielkości 56 ha. Jako czynsz dzierżawy ustalono odpowiednią ilość centnarów żyta od jednego hektara. Nabycie bowiem tego terenu na własność, o ile by to faktycznie było możliwem, wynosiłoby tak olbrzymią sumę, której by Wojewódzki Komitet nigdy zebrać nie był w stanie.

Poza położeniem blisko wielkiego miasta wymaga się od nowoczesnego lotniska, by posiadało następujące warunki:

1. Odpowiednią wielkość.
2. Jak najwięcej poziomą równinę.
3. Dogodne połączenia z miastem.
4. Udogodnienia techniczne.
5. Odpowiednią geologiczną budowę terenu.
6. Szybki spływ opadów atmosferycznych.

Powyżej wymienionym warunkom odpowiada lotnisko katowickie zupełnie a częściowo nawet idealnie. Teren lotniska stanowi kwadrat o 750 m. długości. Uprzytomniając sobie, że dzisiejsze samoloty pasażerskie potrzebują około 250 m. rozpędu na ziemi i 200 m. wolnego terenu w powietrzu, widzimy, że już kwadrat o ca. 500 m. sprosta temu zadaniu. Teren spada wzdłuż przekątni idącej z północnego zachodu na południowy wschód. Odpowiednie poziomy są 285 i 273 m. nad powierzchnię morza, czyli 12 m. spadu w całości. Przy przeszło 1 klm. długiej przekątni otrzymamy niespełna 1½ % spadu, który dla ruchu lotniczego nie przedstawia najmniejszej przeszkody. Miasto Katowice jest połączone z lotniskiem następującemi drogami: ulicą Francuską, jej przedłużeniem wzdłuż osady robotniczej Karbowa w kierunku na Muchowiec, i na lewo nową drogą wzdłuż lasku na lotnisko. Droga ta została w roku ubiegłym ukończoną i jest narazie jedynym dobrym dojazdem, gdyż pozostałe dwie drogi potrzebują jeszcze wykończenia wzgl. naprawy. Drugą drogę stanowi ulica Paderewskiego, której przedłużenie prowadzi wprost na lotnisko i jest to najbliższe połączenie miasta z lotniskiem. Ulica ta wyłożona granitem jest własnością prywatną Katowickiej Spółki Akcyjnej dla Górnictwa i Hutnictwa. Z uwagi na jej pierwszorzędną jakość i dogodne połączenie z miastem, Komitet Wojewódzki zastrzegł sobie użycie takowej za odpowiednim rocznem wynagrodzeniem. Ponieważ ulica kończyła się około 400 m. przed lotniskiem, Magistrat przedłużył ją i obecnie wykończa. Ostatnią bitą drogę stanowi szosa prowadząca z Bogucic koło huty Kunegundy do Murcek. Od szosy tej zbacza na lotnisko droga polna długości 700 m. i tę drogę zamierza Komitet Wojewódzki z biegiem czasu uporządkować. Pozatem prowadzą jeszcze dwie drogi nieszosowane, jedna z północy przez wspomnianą osadę Karbową a druga z południa od Muchowca.

Również udogodnienia techniczne posiada lotnisko Katowickie w dostatecznej mierze, i tak bocznica kolejowa Katowickiej Spółki prowadzi wzdłuż ulicy Paderewskiego i dochodzi ca. 300 m. do lotniska. Z bocznicy tej Komitet Wojewódzki korzysta za odpowiedniem wynagrodzeniem; od niej założył własnym kosztem kolejkę wąskotorową na samo lotnisko. Pozatem doprowadził prąd na lotnisko od nowego szybu Katowickiej Spółki, który jest ca. 300 m. od niego oddalony. Zasilanie lotniska w wodę musiał niestety Komitet przeprowadzić we własnym zakresie. W tym celu po długich poszukiwaniach wykopano studnię artezyjską tuż na

sąsiednim terenie o głębokości 15 m. Studnię wyłożono pierścieniami cementowanemi, wbudowano w górnej części silnik oraz pompę odśrodkową, która pompuje wodę przez 400 m. długie rury do dwóch zbiorników znajdujących się w wieży domu administracyjnego.

Geologiczny skład terenu lotniska stanowi glina z domieszką piasku, marglu, piaskowca i żwiru; warstwy te sięgają aż do pokładu węglowego znajdującego się w głębokości ca. 150 m. Pod całym bowiem terenem lotniska znajdują się grube warstwy węgla, które do dnia dzisiejszego nie są podkopane. Krótko przed wojną światową założono nowy szyb o głębokości 250 m., z którego narazie tylko się pompuje. Eksploatacja węgla samego nastąpi przypuszczalnie dopiero za lat 25. Natenczas będzie potrzeba ganki przechodzące pod budynkami na lotnisku zabezpieczyć kopalniakami, co też w kontrakcie z Spółką Katowicką uwzględniono.

Pierwotnie na gruncie lotniska znajdował się las świerkowy oraz dębowy, który z powodu gazów szkodliwych pochodzących z pobliskiej huty Kunegundy miał wygląd karłowaty. Te gazy powodują, iż w bliskości ich nie mogą powstać żadne ogrody owocowe nawet i większe trawniki. Las ten spłonął przed kilkoma laty i na jego miejscu stoi obecnie lotnisko. Nad wykarczowaniem pozostałości po tym lesie rozpoczął Komitet Wojewódzki swe prace w r. 1926. Po wykarczowaniu zasypano i ubito powstałe doły oraz cały teren zniwelowano z grubsza.

Od dobrego terenu lotniczego wymaga się, by stanowił pokład elastyczny a mimo tego twardy a przedewszystkiem zwięzły. W tym celu przystąpiono do systematycznego dokładnego zniwelowania terenu, którą to pracę przeprowadzano przez cały rok 1927. Znoszono więc wzniesienia i zasypano niemi zagłębienia tak, iż w ten sposób zniwelowany teren lotniska traci swój wygląd falisty. Zrywano dalej darnie z dzikiej trawy, która jest za pulchną i za miękką, by ją pozostawić. Ziemię pozostałą ubito, zasiano świeżą trawą - koniczyną i przewałowano. Zasypano przez całe lotnisko przechodzące zagłębienia o głębokości 1½ m. a szerokości 50 m., ubijając warstwę po warstwie.. W ten sposób zniwelowano dotychczas systematycznie mniejwięcej jedną trzecią całego lotniska i to położoną przed hangarem i domem administracyjnym. O wielkości tych prac terenowych niechaj świadczy fakt, że przy nich pracowało kilka miesięcy przeszło 100 ludzi, mając szyny i lorki do dyspozycji. Komitet Wojewódzki nosi się z zamiarem wyplanowania całego terenu a przedewszystkiem zniesienia dzikiej trawy, którą jest porośnięty, a zastąpienie jej krótką silną trawą z domieszką koniczyny; w ten sposób zamierza z całego terenu stworzyć miękki a mimo to twardy i zwięzły pokład dla samolotów. Poza nierównościami terenu drugą największą przeszkodą do osiągnięcia idealnego lotniska, stanowi mokry i miejscami błotnisty charakter terenu katowickiego, spowodowany gliniastą strukturą jego. W tym celu przeprowadzono kilka kilometrów rowów z drenami, które prowadzą do poszczególnych studzienek, w ilości 8 sztuk. Studnie są dwoma kanałami cementowemi połączone, które wyrzucają wodę do pobliskiego stawu. W całości położono 16 klm. sączków i oddrenowano temsamem mniejwięcej pół lotniska. Drenaż miał ten skutek, iż woda podskórna opadła o jakieś 50 cm. Tam gdzie się po wysuszeniu znajdował piasek, zastąpiono go twardą mocno ubitą ziemią.

By jednak mieć na każdy wypadek bezwzględnie suche miejsce, Komitet przystąpił do urządzenia w środku lotniska tak zwanego lądowiska czyli koła. Średnica jego wynosi 175 m. a wolny wylot wynosi w każdym kierunku dalsze conajmniej 200 m. licząc od obwodu koła. Założenie tego koła wymagało również długiej i mozolnej pracy. Najpierw odkryto teren i zwieziono lorkami darnie, potem przystąpiono po dokładnych pomiarach geometrycznych do przeprowadzenia planacji. Później przeprowadzono górne odwodnienie, zakładając gęstą sieć rigoli czyli rowów wyłożonych drenami i zasypanych wielkokostkowym żużlem, a teren między rigolami zaopatrzono w stożkowy spad dla natychmiastowego odwodnienia. Cały ten teren wysypano czterema warstwami wysokopiecowego żużlu rozmaitej wielkości. Każdy nasyp ten musiał być ubity i kilkakrotnie wałowany. Jak poważne przytem były poboczne prace dowodzi fakt, że do zwożenia przeszło 500 wagonów żużlu trzeba było przeprowadzić z bocznicy kolejowej na lotnisko kolejkę wąskotorową o długości ca. 600 m. Do zwożenia piasku założono oddzielny tór wąskotorowy. Do zwożenia żużlu służyła lokomotywa parowa, a piasku siła ludzka. W ten sposób zbudowane koło stanowi nawet przy największym deszczu i słocie względnie suche miejsce. Jest ono połączone z hangarem drogą dojazdową, która również jest odwodniona, wywałowana i wyszrutowana. Ponieważ tak koło jak i droga dojazdowa jest równą i gładką, przeto aparaty nie doznają na nich najmniejszego wstrząśnienia przy lądowaniu i startowaniu. W przyszłości koło jak i droga otrzyma ziemne elektryczne oświetlenie, by umożliwić lądowanie i nocą.

Pod koniec opisu terenu wypada zaznaczyć, że tuż obok lotniska znajdują się trzy między sobą połączone podłużne stawy. Po odpowiedniem przygotowaniu stawy te służyć mogłyby dla dorywczego lądowania i startowania hydroplanów tak, iż katowickie lotnisko posiadałoby podwójny charakter t. zn. służyłoby dla aparatów lądowych jak i wodnych. Z powietrza można położenie lotniska rozpoznać najpierw po powyżej wzmiankowanych trzech stawach, które lotnisko z dwóch stron okalają, oraz po zalesieniu, które z dwóch stron lotnisko otacza i które przechodzi powoli w wielkie lasy Pszczyńskie. Pozatem widnieje na hangarze wielki napis „Katowice“ składający się z 7 metrów wysokich liter. Miejscowość jest dokładnie wypisana w kierunku z południa na północ tak, że każdy samolot może się orjentować co do kierunku w powietrzu. Dalej rozpoznać można w powietrzu z daleka koło wyszutrowane z drogą, które robi wrażenie balonu na uwięzi. Koszt ogólny prac terenowych jak karczowanie, drenowanie, niwelowanie i założenie koła wynosi **300 000 złotych.**

*

II. Hangar.

Już w końcu 1925 r. zamówiono konstrukcję żelazną do hangaru w Zjedn. Hutach Królewska i Laura. Hangar katowicki jest o wymiarach 25 na 42 m. a 10 m. wysoki. Charakterystykę każdego hangaru stanowią jego wrota. Zależnie od wielkości otworu mogą większe lub mniejsze samoloty być w hangarze umieszczone. Wymiary bramy wjazdowej katowickiego hangaru są 40 m. szerokie a 6,70 m. wysokie, czyli największe jakie mamy w Polsce. Również zaliczają się do największych na świecie, gdyż mogą pomieścić nawet jeden aparat typu olbrzymiego t. zw. „Super Goliath." Hangar katowicki pomieści wygodnie 6 do 7 aparatów komunikacyjnych każdy na 4—5 pasażerów lub 4—5 aparatów pasażerskich każdy na 8—9 pasażerów. Wojskowych dwusiedzeniowych aparatów może pomieścić swobodnie 12. Pomieszczenie to rozumie się w stanie, gotowym do jazdy, bo aparatów zdemontowanych a więc z odjętemi skrzydłami może hangar pomieścić do 200 % więcej z każdego gatunku.

Hangar sam jest wyłącznie zbudowany z ogniotrwałych materjałów jak n. p. z żelaza, blachy, cegły, cementu, szkła i t. p. Konstrukcja żelazna jest wypełniona pojedyńczą cegłą t. zw. pruskim murem, który wewnątrz hangaru jest otynkowany i obielony. Podłoga jest wyszutrowana, wybetonowana i cementem na gładko wylana. Dach jest konstrukcji przebugowej a miejsce między poszczególnemi dźwigarami jest wybetonowane i papą pokryte. Oświetlenie naturalne jest przeprowadzone za pomocą dwóch podłużnych prostokątów o wymiarach 42 na 4 m. Prostokąty te znajdują się: jeden nad główną bramą wjazdową, drugi na przeciwległej stronie tworząc część dachu samego. Prostokąty te wyłożone podłużnemi szklanemi płytami ze szkła drucianego. Oświetlenie sztuczne jest przeprowadzone za pomocą 16 lamp elektrycznych, każda na 100 świec. Miejsce przed bramą wjazdową oświetlają dwa elektryczne reflektory. Poza tem od zewnątrz hangar jest oświetlony pięcioma lampami elektrycznemi. Brama sama jest wykonana z białej blachy falistej i składa się z 10-ciu części czyli składek. Każda część stanowi bowiem podwójne drzwi do składania. Wymiary jednej składki wynoszą 4 m. × 6.70 m. Skrzydła jej są zawieszone czopem u głównego dźwigara wrotowego, trzop sam spoczywa w łożysku kulkowem, które poruszać się może w wyżłobieniu wzdłuż głównego dźwigara. U dołu skrzydeł jest również jeden czop, prowadzony między dwoma szynami. Części bramy przy obydwóch końcach stanowią jednoskrzydłowe drzwi o wymiarach 4 × 6.70 m. i są zawiasami przymocowane do muru a podparte rolką dolną, obracającą się na podłodze. Bramę otwiera się w ten sposób, iż najpierw otwiera się powyżej wzmiankowane boczne części, potem każdą część suwa się w kierunku do bocznej ściany, gdzie się podwójne drzwi razem składa. Otwieranie i zamykanie całej bramy da się łatwo przeprowadzić przy pomocy dwóch robotników.

Cały hangar jest naokoło odwodniony za pomocą dwa metry głębokiego rowu, który jest nietylko wyłożony drenami, ale też i kamieniami wzgl. żużlem wysypany. W ten sposób fundamenta jego spoczywają zawsze na suchym gruncie i nie mogą się obluźnić, co jest bardzo ważne dla dwóch głównych filarów bramowych, na których spoczywa prawie pół hangaru. Najmniejsze osunięcie się jednego z tych filarów powoduje deformację ramy bramowej i tem samem kleszczenie poszczególnych części wrót, tak iż nie można wogóle takowych potem poruszać. Wodę deszczową odprowadza się rynną i ściekami do głównej kanalizacji. Hangar cały jest zaopatrzony w gęste zmontowane gromochrony, a po bokach mieszczą się drzewce, na których zawiesza się t. zw. kiszki służące dla orjentacji i kierunku wiatru. Cała konstrukcja żelazna waży 125 ton i jest kilkakrotnie pomalowana dla ochrony żelaza od rdzy. Hangar znajduje się na zachodnim krańcu lotniska a wrota jego prowadzą na lotnisko, tak iż tyłem stoi do ulicy.

Ogólna cena hangaru łącznie z budową warsztatu, o którym będzie poniżej mowa, wynosi niespełna 150 000 zł., czyli 1 m² powierzchni uczyni 130 zł. a 1 m.³ 16.5 zł.

Do kompletnego ekwipunku brak jeszcze centralnego ogrzewania, które nastąpi przy budowie drugiego hangaru. Na ten wypadek projektuje Komitet mały domek gospodarczy, w którym mieścić się będzie ogrzewanie dla obydwóch hangarów.

III. Warsztat.

Z południowej szczytowej strony hangaru jest dobudowany warsztat o wymiarach 25 × 5 × 4 m. b. Warsztat jest tej samej budowy co hangar a więc konstrukcja żelazna wyłożona pruskim murem, wewnątrz wytynkowana i obielona; dach i podłoga są z cementu. Światło dzienne przechodzi przez boczne okna fabryczne oraz skrzynki świetlne, znajdujące się w dachu; sztuczne oświetlenie otrzymuje warsztat za pomocą bocznych kinkietów, lamp do spuszczania oraz lamp sufitowych. Warsztat posiada dwoje normalnych drzwi, jedne prowadzące od hangaru a drugie od zewnątrz.

Warsztat zbudowano w tym celu, by móc przeprowadzić dorywczo naprawy silników oraz by służył do praktycznego przeszkolenia mechaników i specjalistów monterów lotniczych. Dlatego jest on zaopatrzony w komplet maszyn, składający się z tokarki, dwóch wiertarek, strugarki, gryzarki, szlifierki, maszyny do spawania, pieca hartowniczego, kuźni, piły do cięcia metali i t. d. Nad maszynami zmontowano szynę do ruchomego żórawia stropowego. Wzdłuż dwóch ścian prowadzą stoły robocze zaopatrzone w 12 imadeł i odpowiednią ilość zamkniętych szuflad. Pozatem stoją w warsztatach dwa kowadła oraz płyta do tuszowania. Maszyny otrzymują zapęd od transmisji przechodzącej wzdłuż warsztatu. Jako zapęd służy motor 10-cio konny. Przy zakupie maszyn uwzględniono w miarę wytwórczości krajowej przemysł rodzimy a całą instalację przeprowadziła firma „John" z Łodzi. Co się tyczy poszczególnych maszyn, podkreślić wypada, iż tokarka o wymiarach 380 mm. na 1000 mm. posiada prócz łba rewolwerowego specjalny przyrząd do szlifowania cylindrów. Tolerancja jej pracy obraca się w granicach 0,01 do 0,03 mm. Tokarka jest zaopatrzona w przyrząd do to-

czenia długich oraz anormalnych gwintów i w skrzynkę „Nortona“ na toczenie normalnych gwintów. Wiertarka kolumnowa posiada stożek Morsea Nr. 3 i przyrząd do automatycznego wiercenia na przewidzianą głębokość i dla otworów o 32 mm. średnicy. Druga wiertarka jest słupowa i szybko obrotowa i służy do wiercenia dziur w 10 mm. średnicy. Gryzarka posiada stój roboczy 400 na 160 mm., a strugarka posiada skok na 250 mm. a długość heblowania 280 mm. Szlifierka posiada toczak o średnicy 350 na 30 mm. Piec hartowniczy opala się ropą i służy dla hartowania narzędzi i mniejszych przedmiotów. Kuźnia jest na dwa ogniska a kowadła są dwurożne o wadze 75 wzgl. 125 klg. Elektryczna maszyna do spawania składa się z prądnicy na 6 kw. przy 200 amp. i 30 wolt. Jako zapęd służy motor elektryczny o sile 10 koni.

Koszta maszynowego ekwipunku wynosiły **45.000 złotych.**

IV. Stacja benzynowa.

Z szczególną troską przystąpił Komitet Wojewódzki do wybudowania stacji benzynowej. Główny nacisk kładł na to, by stacja szybko zasilała silniki awjacyjne w benzynę przy równoczesnym zachowaniu jak największych zabezpieczeń od ognia lub eksplozji. Chcąc więc dzisiejszym najdalej idącym wymogom technicznym sprostać, zamówił Komitet Wojewódzki urządzenie stacji benzynowej w firmie „Martini Hünike“, która się trudni wyłącznie przechowaniem łatwopalnych materjałów. Firmę tą zalicza się dzisiaj w tej dziedzinie do największych na całym świecie i jest ona poniekąd bezkonkurencyjną. Od pierwotnego projektu pompowania benzyny za pomocą kwasu węglowego odstąpiono a zastąpiono system ten metodą „Salzkotten.“ Pierwotny system pociąga tę niedogodność za sobą, że do pompowania potrzeba drogich butli z kwasem węglowym a co gorsze w razie braku tego wogóle nie można nalewać benzyny do samolotu. Kwas węglowy zastępuje przy systemie „Salzkotten“ zwykłe zgęszczone powietrze, które dostarcza odśrodkowa pompa elektryczna. W razie niefunkcjonowania tejże, zastępuje ją ręczna pompa systemu: „Ahrweiler.“ Stacja składa się z następujących części składowych:

1. z miejsca dopływu benzyny;
2. z dwóch dużych zbiorników;
3. jednego małego zbiornika;
4. skrzynki rozdzielczej;
5. z miejsca dopływu benzyny.

1. Miejsce dopływu benzyny czyli nalewania benzyny zawiera dwie duże rury, z których każda prowadzi do dużego zbiornika. Końce tych rur mają mosiężne głowice, które można zaśrubować i na kłódkę zamknąć. Obok tych dwóch dużych rur znajdują się dwie małe rury służące do odpowietrznienia dużych zbiorników przy napełnianiu benzyną. Miejsce koło rur przy powierzchni ziemi jest obmurowane i żelazną pokrywą przykryte.

2. Dwa duże zbiorniki są to kotły podłużne każdy o wymiarach 6 m. długości i 2 m. średnicy, czyli każdy po 20 000 litrów pojemności. Leżą one przymocowane do fundamentów głęboko w ziemi, tak, iż górna część kotłów znajduje się ca. 1½ m. pod powierzchnią ziemi. Takie głębokie zakopanie ma to na celu, by w razie jakiejś eksplozji skutki dewastycyjne sprowadzić do minimum. Kotły te zostały dostarczone przez firmę Fitzner, Siemianowice, i mają u dołu zagłębienia, gdzie się zbiera woda. Z miejsca tego prowadzi rura na powierzchnię ziemi; zapomocą tej rury można wodę wypompować, którąby się razem z benzyną dostała do środka. U góry posiada kocioł kopułę, przez którą przechodzą wszystkie rury łącznikowe i w których znajdują się sita bezpiecznikowe. Ze



Hangar na lotnisku w Katowicach.

względu na rdzę jest kocioł na zewnątrz kilkakrotnie owinięty w masę izolacyjną. Również przeciwko piorunom jest kocioł zabezpieczony uziemnieniem.

Obydwa kotły z małym zbiornikiem, który ze swej strony jest połączony z szafką rozdzielczą. Pojemność jego wynosi 3000 litrów. Również i on posiada zabezpieczenie od rdzy i piorunów. Służy on do mieszania benzyny z jednego kotła z benzyną drugiego kotła.

4. Od dwóch dużych jak i od małego zbiornika prowadzą rury do skrzynki czyli szafki rozdzielczej. Jest to zwykła szafa żelazna o wymiarach 2 m. × 1,25 m. i 0,4 m. głęboka. W dolnej części szafki jest zmontowany motorek elektryczny o sile ca. 0,5 konia, który służy do uruchomienia pompki odśrodkowej. Szafka ma podwójny cel, napełnia ona za pomocą miejsca odpływu samoloty benzyną, powtóre dostarcza bezpośrednio w mniejszej ilości benzynę. Za pomocą przełącznika trójbiegunowego można samoloty zasilać w benzynę, pochodzącą tak z dwóch dużych zbiorników jak i ze zbiornika małego. Napełniwszy jeden zbiornik lżejszą benzyną a drugi zbiornik cięższą, możemy w zbiorniku mieszadłowym zestawić benzynę o każdej wadze gatunkowej, którą wymaga dany silnik lotniczy. Możemy dalej nietylko z powyższych trzech zbiorników benzynę pompować, ale również benzynę z zbiornika małego z powrotem nalewać, czyli benzynę dobrze przemieszać. Przełącznik trójbiegunowy jest tak skonstruowany, że w razie przepełnienia zbiornika benzyny automatycznie wraca za pomocą rur do miejsca, skąd ją czerpano. Do napełniania bezpośrednio z szafki rozdzielczej służy pompa ręczna, która również ze wszystkich trzech zbiorników benzynę ssać może. W tym wypadku napełnia się dwa cylindrowe szklane zbiorniki o pojemności 5 litrów. Również w razie dostatecznego pompowania zbiornika n. p. u samochodów benzyna wraca automatycznie drogą wsteczną do miejsca, skąd była czerpaną. Obydwa pięciolitrowe zbiorniki, które są połączone zegarem, który automatycznie wypływ benzyny rejestruje.

5. W miejscu odpływu benzyny znajduje się jedna rura, wąż parciany oraz garnek z piaskiem. Rura posiada zakończenie mosiężne z gwintem, na który naśrubuje się koniec węża parcianego. Wężem tym o długości 6 m. zasilają się bezpośrednio zbiorniki samolotów. W rurę odpływową jest wmontowany zegar wodny systemu „Siemensa", który dokładnie podaje ilość wydanej benzyny. Jest on tak skonstruowany, że nawet gdy pozostałość z węża parcianego wraca do rury, rejestruje jej wsteczny przepływ. Zawartość w dwóch dużych zbiornikach mierzy się za pomocą dwa metry długiego prętu mosiężnego, na którym jest podziałka w centimetrach. Pręt ten jest zawieszony na łańcuszku i spuszcza się go przez rurkę aż na dno zbiornika. Zmierzywszy głębokość benzyny, przelicza się za pomocą specjalnej tabelki centimetry na odpowiednią ilość litrów. W zbiorniku małym jest pływak, który uruchamia miarę taśmową, na której jest bezpośrednia oznaczona ilość litrów.

Ręczną pompą można pompować 30 litrów w minucie a motorową przeszło 100. O zapaleniu się mowy być nie może, gdyż benzyna przepływa przez najmniej 10 m. długi wąski przepływ rurowy. Nawet gdyby koniec wychodzący na powierzchnię ziemi się zapalił, to płomień nie może się przedostać przez tak długą i wzgl. wąską rurę do zbiornika, tem więcej, że u każdego końca rury jest wmontowane sito. Wszelkie rury są zabezpieczone poza tem jeszcze zaworami wstecznemi, garnkami napełnionymi żwirem i t. p.

Koszt ogólny stacji benzynowej wynosił **43 tysiące złotych.**

Przystępując do budowy domu administracyjnego na lotnisku, był Komitet Wojewódzki przekonania, iż należy postawić budynek odpowiadający w równej mierze wymogom nowoczesnym jak hangar, stacja benzynowa i lotnisko. Z uwagi na to, że powiększenie hangaru może nastąpić przez dalsze dobudowanie jednostek hangarowych, co również zastosować można w stosunku do stacji benzynowej jak i warsztatu, trzeba było przy budowie domu administracyjnego przewidzieć późniejsze powiększenie. Tylko w ten sposób dom administracyjny może stanowić całą harmonijną jedność. Drugi punkt wytyczny był ten, iż ze względu na późniejsze podkopanie ze strony kopalni, trzeba się było ograniczyć do jak najniższych budynków, któreby fundamentów zbytnio nie obciążały.

Z tego punktu widzenia wypisano konkurs i zakupiono projekt p. Inż. Łucjana Sikorskiego, Radcy miejskiego w Katowicach. Projekt ten przewiduje trzy oddzielne budynki, które ze sobą są złączone kolumnadą czyli pergolą. W środku stoi właściwy Dom Administracyjny jednopiętrowy z wieżą, a po bokach dwa symetryczne budynki parterowe; jeden jest przeznaczony wyłącznie dla szkoły mechanicznej, w której ma się dokonać teoretyczne wyszkolenie mechaników na specjalistów od silników awjacyjnych. Drugi budynek jest tak zw. Budynek Urzędowy mieszczący ubikacje dla wszelkich urzędów znajdujących się na lotnisku.

Dom Administracyjny.

Dom ten jest o powierzchni 38 m. × 14 m. i 11 metrów wysoki. Połowa jego jest podpiwniczona; trzy piwnice należą do mieszkań prywatnych, jedna duża piwnica służy jako składownia na koks, kotłownia od centralnego ogrzewania oraz pralnia. Pozatem prowadzi wzdłuż środka przeszło dwa metry wysoki i dwa metry szeroki korytarz, który przechodzi pod kolumnadami do obydwóch budynków bocznych. W ganku tym są wmontowane wszelkie przewody centralnego ogrze-

Lotnictwo, to obrona w czasie wojny, fundament życia ekonomicznego w czasie pokoju.

wania, czystej i brudnej wody, światła elektrycznego, klozetów, telefonów i t. d. takie pomieszczenie ma tę zaletę, że przewody nie szpecą ścian a powtóre dostęp do nich jest bardzo łatwy i przejrzysty, gdyż przewody te są bez jakiegokolwiek zakrycia u sufitu gankowego.

Centralne ogrzewanie jest tak zw. pompkowe, zdecydowano się na ten system z powodu niskiej a wzgl. długiej (115 m.) budowy; drugim powodem do wyboru pompkowego ogrzewania był ten, iż wszystkie trzy budynki stoją oddzielnie t. zn. że wiatr ma dostęp z wszystkich czterech stron do każdego budynku. Ogrzewanie samo składa się z dwóch kotłów stojących na 17½ m.² powierzchni. Jeden kocioł wystarczy do ogrzewania wszystkich trzech budynków nawet przy większych mrozach, a drugi służy na zapas. Pozatem jest jeden mały kociołek z odpowiednim zbiornikiem służący do zagrzania ciepłej wody, kiedy kotły duże nie są czynne jak wiosną lub jesienią. Dwie pompy odśrodkowe bezpośrednio złączone z motorem elektrycznym o sile 0,5 M. K. pompują wodę zimną z korpusów do kotła i powodują tem samem szybki obieg cyrkulacyjny ogrzewania. Również tutaj służy jeden motor jako rezerwa. Ogrzewanie jest tak urządzone, iż oddzielnie można każdy budynek ogrzewać. Kotły dostarczają również ciepłą wodę do wszystkich tych budynków. Na parterze znajduje się 6 pokoi hotelowych dla pilotów, każdy o wymiarze 1,60 m. × 5 m. i 4 m. wysoki. Każdy pokój ma własną fajansową umywalkę z zimną i ciepłą wodą. Miejsce koło umywalki jest kaflowemi płytkami wyłożone a nad umywalką znajduje się lustro kryształowe. Pokój posiada elektryczne oświetlenie, jest olejną farbą malowany, a jedno duże okno prowadzi na lotnisko. W ten sam sposób są urządzone 4 pokoje hotelowe, z tą różnicą, iż okna prowadzą z widokiem na miasto Katowice. Poza tem znajdują się 3 biura i jedna mała salka posiedzeń. Salka ta jest wyłożona parkietem, wytapetowana oraz posiada umywalkę. Dla personelu biurowego znajdują się dwie umywalki również z ciepłą wodą w przedpokoju prowadzącym do W. C. Pozatem mieszczą się na parterze dwie łaźnie, z których jedna zawiera wannę a druga wannę i prysznicę; dalej mieści się tutaj mieszkanie dozorcy, składające się z dwóch pokoi, kuchni i przedsionka oraz W. i C. Pod głównemi schodami znajduje się budka dla portjera oraz z drugiej strony wszelkie tablice rozdzielcze dla światła elektrycznego. Na pierwszym piętrze znajduje się mieszkanie kierownika lotniska oraz mieszkanie dla głównego werkmistrza. Na drugim piętrze znajdują się pomieszczenia dla zbiorników wody każdy po 6000 litrów oraz duży pokój dla laboratorjum meteorologicznego. Wieża jest o wymiarach 7 m. × 0 m. tak, że może mieścić wszelkie miernicze przyrządy dla stacji meteorologicznej. Poza tem jest przewidziany duży reflektor o promieniu działalności 50 klm. Odpowiedni kabel jest już przeprowadzony.

Budynek sam jest murowany wewnątrz i zewnątrz otynkowany; stropy są betonowe względnie pustakowe a podłogi prócz drzewa i parkietu dębowego z terazo lub ksylolitu. Okna skrzynkowe są wszędzie podwójne. Światło elektryczne przeprowadzone pod tynkiem a W. C. zaopatrzone w skrzynki wodne.

Szkoła.

Szkoła znajduje się po zachodniej stronie domu administracyjnego. Jest przewidziana na frekwencję 35 uczni i składa się z dwóch ubikacji dla profesorów względnie zbiorów, jednej sali wykładowej, jednej kreślarni czyli pracowni, z szatni, kąpielni i W. C. Sala wykładowa jest o wymiarach 6 × 10 m., posiada 7 rzędów ławek, każda po 5 miejsc, katedra i urządzenie elektryczne dla projekcji obrazów. Kreślarnia jest o wymiarach 7 × 12 m., posiada z trzech stron oświetlenie naturalne, jest wyposażona w 35 małych stołów oraz w odpowiednią ilość krzesełek. Szatnia jest o tych samych wymiarach, co sala wykładowa. Mieści odpowiednią ilość szafek na rzeczy a w środku znajduje się 6 dużych stołów z odpowiednią ilością krzesełek. Miejsce kąpielowe jest wyposażone w 6 natrysków oraz umywalnie posiadające ciepłą i zimną wodę. Koszt wyekwipowania szkoły w ławki, stoły, krzesła, szafy wynosił **13 000 zł.**

Dom Urzędowy.

Na wschodnim końcu domu administracyjnego stoi dom Urzędowy. Jest on o tej samej powierzchni co szkoła. Na wschodniej stronie znajduje się wejście, przed którem leży główny zajazd dla pasażerów. Wejściem tem wchodzi się do środka budynku, gdzie się znajduje obszerny 8-mio kątny hall. Budynek urzędowy składa się z następujących pokoi: Dwóch pokoi dla cła, dwóch małych pokoi dla sprzedaży biletów i dla wymiany pieniędzy, dwóch pokoi dla policji, dwóch pokoi dla poczty i telefonów, jednego pokoju dla przedstawiciela Ministerstwa Komunikacji. Ze względu na nocną komunikację, w budynku tym są przewidziane dwie lub trzy sypialki. Budynek posiada też pokój z dwiema umywalkami oraz W. C. Hall posiada górne oświetlenie i jest wyposażony w ławki dla publiczności. Do hallu tego dochodzą okienka od poszczególnych biur tak, iż publiczność w jednej ubikacji wszystkie czynności załatwić może. Drugą stroną wychodzi się wprost na lotnisko.

Na południowej stronie posiadają wszystkie trzy budynki kanalizację dla wody deszczowej i brudnej a na północnej stronie kanalizację służącą dla W. C. Poza tem są one w gromochrony zaopatrzone. Wkoło trzech budynków prowadzi deptak drenowany i wyszutrowany a miejsce za budynkami samemi otrzyma w najbliższem czasie upiększenie ogrodnicze. Pomieszczenie wszystkich trzech budynków wynosi ca. 10 000 m³ a koszty ogólne 470 000 zł. w czem są włączone koszty doprowadzenia wody, światła oraz podwójnej kanalizacji.

Rozwijajmy nasze lotnictwo,
bo od siły naszej floty powietrznej zależy potęga Polski.

FUNDUSZE.

Zestawienie finansowe

obejmujące ogólny dochód i rozchód za czas od roku 1924 do 31. 12. 1927 r.

Rok	Miesiąc	Przedmiot dochodu:	Kwoty zł.
1924	10	Potrącenia z list pobor. i zarobk.	9 311,83
1924	11	„ „ „ „	21 243.14
1924	12	„ „ „ „	10 410.23
		Razem za rok 1924	40 965,20
1925	1	Potrącenia z list pobor. i zarobk.	9 068.15
1925	2	„ „ „ „	11 832 67
1925	3	„ „ „ „	8 964.00
1925	4	„ „ „ „	12 479,70
1925	5	„ „ „ „	7 343,10
1925	6	„ „ „ „	5 084 95
1925	7	„ „ „ „	7 120,90
1925	8	„ „ „ „	7 345,10
1925	9	„ „ „ „	9 729,93
1925	10	„ „ „ „	8 253,50
1925	11	„ „ „ „	7 952,80
1925	12	„ „ „ „	7 833,50
		Razem za rok 1925	103 008,30
1926	1	Potrącenia z list pobor. i zarobk	7 533,70
1926	2	„ „ „ „	7 650,10
1926	3	„ „ „ „	7 726,50
1926	4	„ „ „ „	7 943,80
1926	5	„ „ „ „	7 667,00
1926	6	„ „ „ „	7 566,00
1926	7	„ „ „ „	7 633,06
1926	8	„ „ „ „	8 128,14
1926	9	„ „ „ „	7 691,30
1926	10	„ „ „ „	11 156,83
1926	11	„ „ „ „	8 237.27
1926	12	„ „ „ „	11 322,52
		Razem za rok 1926	100 256,22
1927	1	Potrącenia z list pobor. i zarobk.	13 539.88
1927	2	„ „ „ „	10 431,89
1927	3	„ „ „ „	7 783,30
1927	4	„ „ „ „	14 264,16
1927	5	„ „ „ „	9 316.91
1927	6	„ „ „ „	9 929.42
1927	7	„ „ „ „	9 389,27
1927	8	„ „ „ „	10 001,50
1927	9	„ „ „ „	23 468,54
1927	10	„ „ „ „	10 040,27
1927	11	„ „ „ „	9 546,13
1927	12	„ „ „ „	9 000,00
		Razem za rok 1927	136 711,27

Zestawienie ogólnych dochodów za czas od roku 1924 do 31. 12. 1927 r.

za rok 1924	—	40 965,20
za rok 1925	—	103 008,30
za rok 1926	—	100 256,22
za rok 1927	—	136 711,27
Razem		380 940,99

Rok	Miesiąc	ROZCHÓD:	Kwoty zł.
1925	2	Wojew. Komitet Śl. L. O. P. P.	32 712,44
1925	3	„ „	11 706.67
1925	4	„ „	21 934,35
1925	7	„ „	13 273,86
1925	8	„ „	21 906,50
1925	9	„ „	2 234,50
1925	10	„ „	2 290,50
1925	11	„ „	2 328 00
1925	12	„ „	24 883.88
		Razem za rok 1925	133 270,70
1926	1	Wojew. Komitet Śl. L. O. P. P.	2 286,50
1926	2	„ „	2 371 00
1926	3	„ „	13 026 30
1926	4	„ „	2 312.50
1926	5	„ „	2 309,50
1926	6	„ „	2 308,50
1926	7	„ „	21 297.50
1926	8	„ „	2 321,50
1926	9	„ „	4 978,00
1926	10	„ „	6 354,00
1926	11	„ „	6 366,00
1926	12	„ „	14 440,50
		Razem za rok 1926	80 371,80
1927	1	Wojew. Komitet Śl. L. O. P. P.	12 410,00
1927	2	„ „	6 474,00
1927	3	„ „	10 601,56
1927	4	„ „	8 980,50
1927	5	„ „	2 488,00
1927	6	„ „	4 700,00
1927	7	„ „	6 000,00
1927	8	„ „	7 464,00
1927	9	„ „	2 643.50
1927	10	„ „	12 559,00
1927	11	„ „	12 549.00
1927	12	„ „	4 049,75
		Razem za rok 1927	90 919,31

Do Wojew. Komitetu Śl. LOPP. przekazane

za rok 1925	133 270 70
„ „ 1926	80 371 80
„ „ 1927	90 919 31
Razem:	304 561 81

Ogólny rozchód za czas od roku 1924 do 31. 12. 27

a) Wojew. Komitet Śl. LOPP.	304 561 81
b) za fanty	11 259 60
c) za czasopisma, broszurki i t. d.	30 360 00
d) różne wydatki	12 649 00
Razem:	358 830 41

Dochód za czas od r. 1924 do 31. 12 27	380 940 99
Rozchód „ „ „ „ „ „	358 830 41
Saldo na dzień 1. I. 28	22 110 58

*







Zarząd Koła L. O. P. P. — Katowice, eksp. tow.



Zarząd Koła L. O. P. P. — Katowice. Dw. przet.



Zarząd Koła L. O. P. P. — Mysłowice.



Zarząd Koła L. O. P. P. — Mysłowice.







Zarząd Koła L. O. P. P. — Szopienice Połud.



Zarząd Koła L. O. P. P. — Odcinek drog. II. — Siemianowice.



Zarząd Koła L. O. P. P. — Królewska Huta.



Zarząd Koła L. O. P. P. — Maciejkowice.









Zarząd Koła L. O. P. P.
Hajduki.







Zarząd Koła L. O. P. P. — Pszczyna.



Zarząd Koła L. O. P. P. — Piotrowice Śl.



Prezes Zarządu Koła L. O. P. P. — Janów Śl.





Zarząd Koła L. O. P. P. — Bytom Nowy.



Zarząd Koła L. O. P. P. — Bytom Nowy — stac. kontr.



Zarząd Koła L. O. P. P. — Szarlej.



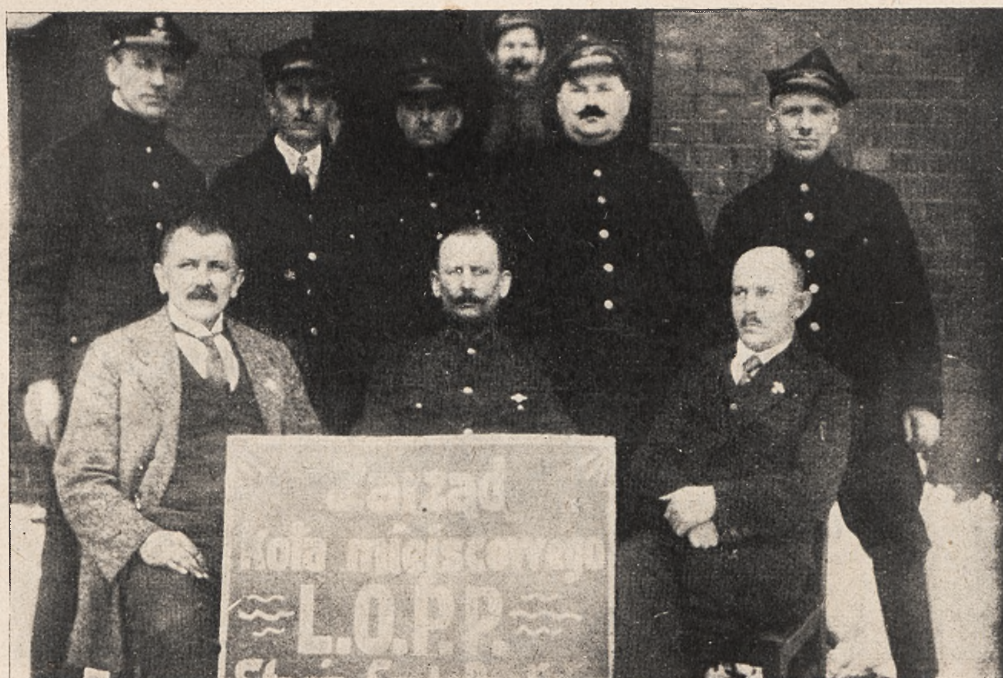
Zarząd Koła L. O. P. P. — Jaśkowice.







Zarząd Koła L. O. P. P. — Wolfgang.



Zarząd Koła L. O. P. P. — Szyb Pauliny.

Program dalszy.

A) Szkoła pilotów.

Do głównych i zasadniczych zadań w rozwoju lotnictwa u nas niezbędnych, należy wyszkolenie jak największej liczby pilotów, by choć w części nadążyć pod tym względem państwom zachodnim; wyszkolenie to domaga się utworzenia i uruchomienia szkoły pilotów. Gdy się czyta, jak olbrzymim materjałem rozporządza lotnictwo niemieckie, widzi się dopiero nasze zacofanie pod tym względem. To też utworzenie takiej szkoły staje się najważniejszym dla nas postulatem, którego realizacja posunie sprawę lotnictwa naprzód i wykształci nam cały zastęp lotników, pojmujących wielkie zadania lotnictwa.

B) Konkurs modeli lotniczych.

Druga paląca potrzeba, to urządzenie konkursów modeli lotniczych. Konkurs taki da pole naszym siłom lotniczym do szlachetnego współzawodnictwa i popchnie w tym kierunku ich energję. Są u nas wybitne siły lotnicze, marnujące się skutkiem braku zachęty; otóż ogłoszenie takiego konkursu będzie bodźcem do wydobycia na jaw nieznanych talentów i da im możność wypowiedzenia się o rozwoju swych zdolności.

C) Imprezy lotnicze.

Niemniej doniosłe są dla akcji propagandowej LOPP. wielkie imprezy lotnicze, które przyczyniają się wydatnie do zapoznania społeczeństwa z lotnictwem, a wzbudzając dlań żywsze zainteresowanie, czynią je popularnem. Do imprez tych zaliczyć należy i loty nad lotniskiem. Loty takie — to pole dla lotników dla okazania swej siły lotniczej, a dla publiczności sposobność do naocznej obserwacji wielkich postępów w tym kierunku i nie można dość gorąco polecić tej imprezy, która z pośród wielu innych najwięcej wzbudza zaciekawienia u ogółu.

Zakończenie.

A teraz reasumując niniejsze sprawozdanie i zastanawiając się nad różnymi problemami społecznemi, widzimy, że przedewszystkiem na pierwszem miejscu wysuwa się u nas problem lotnictwa, a od pomyślnego jego rozwiązania zawisła cała przyszłość naszej państwowości. Nie jest to pusty frazes tylko, lecz prawda istotna; wszak niema dnia, by jakaś wskazówka, artykuł dziennikarski nie otwierał nam oczu na fakt zbrojenia się Niemiec i Rosji, a my jak w sieci wśród tych wrogich nam mocarstw, czyż możemy zachować bierny spokój i obojętność?

Nie należy ani na chwilę zapominać o tem, że lotnictwo, to nie tylko konieczny i najważniejszy czynnik w czasie wojny, lecz główny nerw ekonomiczny, gospodarczy i komunikacyjny w czasie pokoju. Rozwinięte i szybko funkcjonujące linje powietrzne, to otwarty dostęp dla nas do całego świata, temsamem wzmożony rozwój naszego rynku zbytu no i łatwość wykorzystania współczesnych zdobyczy technicznych. Wobec postępu techniki w innych krajach i nas czekają doniosłe zadania, a to rozwinięcie przemysłu lotniczego dla własnego zapotrzebowania. Komitet Kolejowy od początku swego istnienia nie ustaje w akcji propagandowej w tym kierunku; rzuciwszy wzrokiem wstecz i objąwszy całokształt tej działalności, zdajemy sobie sprawę z jej pomyślnego wyniku i nabieramy otuchy, że praca tak rozumnie zorganizowana i nadal owocnie rozwijać się będzie.

Prezes Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego Ligi Obrony Powietrznej Państwa

(—) Inż. Dobrzycki.



Korpus oficerski 6-go pułku lotn. na lotnisku we Lwowie.

HENRYKA MARCZEWSKA

HISTORJA JAKICH WIELE.

NOWELA.

Rok 1920. Cicha senna wieś polska. Cudny wieczór sierpniowy, roziskrzony miljardami gwiazd, dyszący wonią pól, łąk i ziół — cichy wieczór sierpniowy, rozkołysany dalekim poszumem drzew, lekkim jak pieszczota, bogaty upojeniem lata, jednak, jakby już przeczuwający chłodny pocałunek jesieni. Cicho, sennie wokoło, chwilami słychać tylko dalekie odgłosy wsi...

Wśród ciemnej plamy ogrodu, jaśnieje dwór biały, otulony lipami i posrebrzony blaskiem księżyca. Balsamiczna woń kwiatów miesza się z zapachem skoszonego siana; z ogrodu wije się smugą srebrzystą ścieżka, prowadząca do pobliskiego lasu, który wśród poświaty czarodziejskiej gwiazd i księżyca, wyrósł jak tajemnicze jakieś zamczysko. Cisza i spokój... nie przeczuwa się tutaj, że tam gdzieś dalej na świecie, szaleje mord i gwałt, drżą jęki rannych i konających, palą się dwory, wszędzie zgliszcza, zniszczenie, a śmierć, wszechwładna pani, kosi ludzkie istnienia...

Z lasu wysuwają się na ścieżkę dwie postacie, przytulone do siebie, on i ona.

— Tak mi strasznie dobrze Zbyszku z tobą, cieszę się, że jesteś przy mnie, tak czekałam i tęskniłam; jak to dobrze, że masz teraz dwa tygodnie urlopu.

— Tak kochanie moje Iruś moja jedyna, za dwa miesiące już zawsze będziemy razem!

— Ale Zbyszku, takbym chciała, żebyś wystąpił ze służby lotniczej, taki mną ciągle szalony niepokój targa...

— Nie martw się kochanie, wiesz przecież, że w czasie wielkiej wojny służyłem jako pilot i szczęśliwie mnie kule nieprzyjacielskie ominęły, cóż więc takiego grozić mi może w czasie pokoju, lub podczas ćwiczeń. Samolot zaś w przestworzach przedstawia dla mnie coś tak niesłychanego; w tem pokonywaniu przestrzeni i wysokości jest coś, czego ci dokładnie wytłumaczyć nie mogę, coś, co mnie gwałtownie, bezpamiętnie pociąga. Wiesz przecież, że od lat najmłodszych marzyły mi się samoloty, śmigi, motory...

— Zbyszku, ja wiem i rozumiem, lecz tak się strasznie o ciebie boję, bo kocham.

— Nie obawiaj się Iruś, jeszcze dwa lata, a potem przeniosę się do innej służby. Wracajmy, bo już pewnie na nas w domu czekają.

We dworze cała rodzina zgromadzona przy stole w jadalni. Cicha radość widnieje na wszystkich twarzach, i nic w tem dziwnego, przyjechał ich syn ukochany, a Ira promienieje, bo jest z nią jej chłopiec jedyny... Siedzą wszyscy przy stole, samowar syczy, panuje jakiś miły beztroskliwy nastrój; rodzice wodzą rozczulonym wzrokiem po twarzy syna. Okna otwarte wychodzą na ogród, słychać dalekie poszczekiwanie psów.

Nagle błyskawica przecina niebo i słychać huk piorunu; momentalnie deszcz ulewny zaczyna padać. Po chwili daje się słyszeć silne pukanie do drzwi wchodzących. Zbigniew wychodzi i wkrótce wraca blady, zmieniony, z depeszą w ręku.

— Rozkaz D. O. K., muszę jutro skoro świt jechać, by być na wieczór w Warszawie; a tam dopiero rozkaz dostanę, gdzie dalej. Wojna, bolszewicy!...

* *

Różowy, radosny świt nastał tego dnia nad Radzyminem, zbudził uśpione ptactwo wśród gałęzi drzew, krzaków, rozrzucił welon z mgieł, po jasnem lazurze nieba, a w serca mieszkańców tchnął jakąś niewytłumaczoną otuchę i nadzieję. Od tylu, tylu dni, słyszą ogłuszający huk armat, trzask karabinów maszynowych; horda bolszewicka zbliża się i zbliża coraz prędzej...

Wojska nasze oddalone są o kilka mil od Radzymina, bolszewicy napierają coraz bardziej. Porucznik Zbigniew Orlicz o twarzy wynędzniałej, zszarzałej, w której tylko błyszczą, daleko patrzące oczy, przechodzi się z kolegami. Wtem nadbiega żołnierz z oddziału lotniczego:

— Panie poruczniku, melduję posłusznie, pan kapitan Łabędzki prosi pana porucznika!

Niedaleką odległość przebywa Zbigniew w ciągu kilku minut; wciąż słychać stukot karabinów maszynowych, snują się smugi dymu z pękających granatów. Kapitan Łabędzki siedzi pochylony nad mapami. Zbigniew się zbliża.

— Poruczniku Orlicz, przygotuj się zaraz do lotu, musisz Pan zrekognoskować teren i zbadać, w jakiej sile oni pędzą na nas. Lot to trudny i niebezpieczny, bo dzień jasny i silnie ostrzeliwują nasze pozycje...

— Rozkaz panie Kapitanie!

Zbigniew zapalił papierosa i krokiem szybkim dąży do miejsca, gdzie stoją samoloty. Jakiś niepokój nim targa, twarz powleka się coraz większą bladością. Lot to bardzo ryzykowny i on sobie z tego jasno zdaje sprawę.

Po chwili już słychać warkot motoru i samolot powoli wzbija się w górę, szybuje równo, miarowo, ręka, która go prowadzi, zapanowała nad drżeniem; oko bystre, w dal utkwione. Wzbija się wyżej i wyżej, grad kul nieprzyjacielskich goni go, lecz nie dosięga, płynie śmiało w powietrzu, odleciał go niepokój i zdenerwowanie, okiem bystrem bada placówki bolszewickie.

Przeleciawszy nad stanowiskiem nieprzyjaciela, wciąż szybuje wysoko w powietrzu, skręca na prawo, by będąc niżej nie lecieć nad wrogiemi placówkami. Spokój, i radość z dokonanego czynu zapełnia mu duszę, myśl o Irze przelatuje błyskawicą przez mózg jego i oko na chwilę świetlanym rozmarza blaskiem...

Nagle ogłuszający huk, szum i gorąco, szalony piekielny warkot motoru, ręka kurczowo zaciska kierownicę, samolot jakieś obłąkańcze robi zygzaki i z coraz większą szybkością leci w dół... To wszystko trwa sekund kilka. Za chwilę samolot zdruzgotany leży na ziemi, grzebiąc w swych szczątkach nieustraszonego lotnika.

* * *

Posępny, mglisty dzień listopadowy... Jesienna szaruga siecze po liściach zwiędłych i pożółkłych, po rżyskach samotnych, po łąkach pozbawionych kwiecia i zieleni... Czasem wicher załka żałośnie...

Smutno, beznadziejnie smutno....

Cichy cmentarz wiejski. Pusto tam i cicho. Szereg krzyżów czarne wyciąga ramiona. Przy jednym z grobów, nad którym brzozy płaczące, swe bezlistne roztoczyły konary, klęczy postać niewieścia, w czarne spowinięta krepy. To Ira, która tu długie spędza godziny, opłakując śmierć ukochanego. Wzrokiem załzawionym spogląda na napis na krzyżu... Tu spoczywa jej Zbigniew, całe jej ukochanie, jej wszystko!...

A deszcz wciąż monotonnie siecze, a wicher swą niesamowitą piosenkę zawodzi, cicho i pusto na tym wiejskim cmentarzu, tylko serce zbolałe łka rozpacznie...



6. p. lotniczy. — Wywczasy na lotnisku.

Wielka Akcja „Pilota"

Stwarzanie własnego przemysłu lotniczego.

Polska posiada świetnych i doskonałych inżynierów, specjalistów mechanicznych, oraz konstruktorów budowy samolotów.

Lotnicy Polscy winni latać na polskich maszynach nie przypłacać życiem na cudzych maszynach i napychać kieszenie obcym fabrykantom.

Poruszamy ważną i bardzo na czasie będącą kwestję, stwarzanie w kraju własnego przemysłu lotniczego i tem samem oparcie lotnictwa na trwałej podstawie. Z pośród wielu piekących spraw, kwestja ta wysuwa się na pierwszy plan, ze względu na słynne obecnie loty transatlantyckie. Świeży projekt lotu polskiego nasuwa nam te uwagi. Oto dwóch dzielnych naszych lotników przygotowuje się do lotu nad oceanem, a znając ich męstwo i brawurę, jesteśmy dobrej myśli co do wyniku tego przedsięwzięcia; jedno tylko umniejszy w razie zwycięstwa naszą sławę, mianowicie: że lot ten ma się odbyć na francuskim samolocie. Gdy lot się nie powiedzie, wina spadnie na lotników i im się przypisze przyczynę niepowodzenia. Otóż gdybyśmy mieli nasze własne, wypróbowane samoloty, zgoła inaczej odnoszonoby się u nas do lotnictwa i przedsiębranych lotów. Podnosząc te braki, należy liczyć się z faktycznym stanem rzeczy. Niepodobna bowiem odrazu za jednym zachodem stanąć na wyżynie, utwarzając własne fabryki samolotów i silników. Praca inżyniera Zalewskiego, który własnemi siłami skonstruował samolot wraz ze wszystkiemi jego częściami, dowodzi jedynie, jak genialnych posiadamy ludzi w zakresie techniki, nie usuwa jednak faktu, że brak nam odpowiednich funduszów do założenia na wielką skalę fabryk lotniczych, jak to ma miejsce zagranicą, gdzie osiągnięte w tej dziedzinie rezultaty są wprost imponujące. Ale tam nietylko rząd, lecz całe społeczeństwo współdziała w tem dziele. Takie Niemcy n. p. posiadają 30 wytwórni samolotów, 4 fabryki motorów i 4 fabryki śmigieł, lotnisk 79. Stacji radiotelegraficznych 17. Z pośród lotnisk, lotnisko w Tempelhofie w samem sercu Berlina jest najlepiej urządzone na świecie; obecnie Niemcy budują dla swych wodnopłatowców park lotniczy pod samym Berlinem w Miggelsee. Poza tem organizują linję Berlin — Pekin przez Moskwę i Omsk, która skróci komunikację z Berlina do Pekinu, z 17 do 3 i pół dnia.

Budżet lotniczy w r. 1927 wraz z subwencjami od poszczególnych państw i miast Rzeszy dochodzi do 70 miljonów marek.

Powinniśmy o tem wiedzieć dla porównań, jakie się nasuwają z ograniczeniem, funduszu lotniczego u nas.

Oprócz tego dążą stale do coraz większego udoskonalenia konstrukcji posiadanych typów samolotów i celem ich konstruktorów, to stworzenie typu aparatów trwałych, odpornych na wszelkie wpływy atmosferyczne i osiągających największą ilość godzin lotu. Nie chodzi w tym wypadku wyłącznie o zwycięstwo w raidach, lecz o doskonalenie maszyn i w tym kierunku dochodzą do nadzwyczajnych rezultatów. Nasze warunki ekonomiczne, zgoła odmienne, stoją na przeszkodzie takiemu rozmachowi, jednak zapoczątkowanie jest już duże; pomału stworzymy własny przemysł, bez wydatnej jednak pomocy państwa jak i społeczeństwa całego nie zdołamy stanąć na równym poziomie w porównaniu z innemi narodami. Powinniśmy sami nareszcie dojść do tego przeświadczenia, że niemożemy w ogólnym postępie lotnictwa pozostać na boku, lecz dla dorównania innym państwom musimy wziąć się do trudnej pracy twórczej. Pominąwszy te dziedzinę, stracilibyśmy znaczenie polityczne i ekonomiczne, a że posiadamy inżynierów i instruktorów tej miary jak Rajski, Dąbrowski, bracia Działowscy i Zaleski, ułatwi nam tylko nasze zadania. Wiek „triumfu techniki“, opartej na wiedzy i doświadczeniu przeobrazi nasze marzenia w realną rzeczywistość. Zainteresowanie lotnictwem na zachodzie obejmuje cały szereg osób prywatnych, którym fundusze pozwalają na osiągniecie rekordów. Nam niestety brak tej prywatnej inicjatywy, i wszelka lotnicza działalność pozostaje dotąd wyłącznie w zakresie departamentu lotnictwa wojskowego i LOPP. Miejmy nadzieję, że Polski Aerolot, starać się będzie o rozwinięcie przemysłu samolotowego, a sprawa ta raz skierowana na tory szersze rozwijać się będzie dalej wywierając dodatni wpływ na całokształt rozwoju naszego lotnictwa. Brakowi wytwórni samolotów i fabryk motorów stara się usilnie zapobiec LOPP. Liga bowiem, ma w swoim zakresie popieranie wszelkich poczynań dążących do rozwoju lotnictwa u nas, i każdy krok na drodze podniesienia poziomu lotnictwa w Polsce znajduje jak najbardziej przychylny oddźwięk w jej łonie. Jest ona bowiem bezpośrednio łącznikiem między społeczeństwem a rządem i doskonale pojmuje potrzebę utworzenia własnych fabryk i wytwórni samolotów. Wobec tych danych trzeba ze zwartą i silną wolą przystąpić do pracy pamiętając o ogromnym znaczeniu lotnictwa ,tak dla celów wojennych jak i pokojowych. Dziś już wiemy wszyscy, jak potężne znaczenie ma samolot w czasie wojny; państwo, któreby zaniedbało tego środka obrony, musiałoby przegrać wojnę. Państwa zagraniczne wszelkich dokładają starań, aby lotnictwo u siebie doprowadzić do najwyższego rozwoju. Stan naszego lotnictwa tak wojennego jak i cywilnego pozostawia jeszcze niestety wiele do życzenia; niedomaganiom w tym kierunku, same czynniki wojskowe nie są w możności zapobiec; tu musi przyjść Państwu z pomocą inicjatywa społeczna, tem bardziej niezbędna, że idzie tu nietylko o lotnictwo wojenne, lecz i o rozwój komunikacji lotniczej otwierającej nam wolny dostęp do świata. Loty rekordowe mają bezwątpienia duże bardzo znaczenie, lecz nie powinno się kwestji lotniczej stawiać wyłącznie pod tym kątem ze względu na przejściową ich wartość. Trwała zdobycz to przygotowanie cierpliwe i żmudne lotnictwa, tak by na niem społeczeństwo nietylko w czasie wojny, ale i pokoju oprzeć się mogło. Gdy tę pewność zdobędziemy, wówczas dopiero będziemy mogli spokojnie i z ufnością patrzeć w przyszłość naszego lotnictwa.

W LOCIE POTĘGA NARODU.

Wszczepiajcie w synów waszych miłość do lotu. — Lotnictwo a młodzież.

Lotnictwo, to jedna z najsilniejszych myśli państwowych, a chcąc myśl tę w pełny kształt ująć, musimy ją oprzeć na licznym współdziale młodzieży naszej w dziele rozwoju LOPP. Należy bowiem zaznaczyć, że gdy młodzież sama zrozumie doniosłą rolę lotnictwa w Polsce i samorzutnie zacznie się zawodowi lotnika poświęcać, lotnictwo nasze stanie się silnem i potężnem, a myśl naszego wieszcza Adama „Mierz siły na zamiary, nie zamiar według sił“ stanie się kanonem młodzieży naszej. Przypatrzmy się i oświećmy sprawę tę jasno, a wówczas zrozumiemy ważność współdziałania młodzieży w dziele L. O. P. P. Podczas gdy w większości państw europejskich zauważyć się daje żywa propaganda lotnictwa w kołach młodzieży, u nas na tem polu dotychczas mało się czyni. Zakres zagadnień, jaki obejmuje akcja propagandowa, jest zbyt rozległy, by go ująć można w ramach tego artykułu. Nie wchodząc we wszystkie szczegóły tej akcji, najlepiej da się ona streścić, jako uprzystępnienie znajomości techniki samolotów, specjalnemi wykładami dla szkolnej młodzieży, pokazami samolotów, modelowaniem tychże, tak by uczeń nabrał należytego pojęcia, czem jest samolot i w miarę żywszego zainteresowania się pokochał zawód lotniczy; a zawód to bezwątpienia najpiękniejszy, i najsilniej działający na wyobraźnię.

Sprawdzają się prorocze książki Juljusza Verne'go, których treścią były intuicyjnie przeczute zdobycze techniki współczesnej; gdy się te książki przed wielu laty czytało, zdawały się być jakąś wizją fantastyczną n. p. wyprawa na księżyc; a dziś projekt takiej podróży jest traktowany zupełnie poważnie i kto wie, czy z biegiem czasu nie ziści się i ten cud, jak wiele innych, na które dziś patrzymy. Teraźniejszość dowiodła, jak bardzo ten głośny autor wyprzedził swoją epokę; wszystkie zdobycze nauki, które tak nam dziś spowszechniały, Juljusz Verne przepowiedział je wszystkie, łodzie podwodne, samoloty, radjo, telewizja i etc. fantazja tego twórcy przygotowała wiek 20-ty; przewidziane przez niego zdobycie wiedzy, stały się faktem dokonanym. Książki te i dziś powinny się znaleść w ręku młodzieży naszej, jako bodziec po-



Tatry w porze zimowej.

rywający fantazją ku bezkresowi i nie dopuszczający obniżenia poziomu moralnego, które niestety u młodzieży naszej zbyt często zauważyć się daje. Nie w tem leży niebezpieczeństwo, że młodzież z hymnu zstępuje do prostej powieści, że się coraz to mniej zachwyca naszymi wielkiemi wieszczami, lecz że podniety nowoczesne, w niezdrowych kinowych widowiskach i wydawnictwach o treści pornograficznej zbyt często odwodzą młodzież od wzniosłych naszych ideałów powodując upadek moralny i tu leży przyczyna tak częstej dziś w kołach młodzieży ucieczki przed życiem w objęcia śmierci samobójczej. Trzeba sobie tę smutną prawdę uświadomić, a uświadomiwszy przeciwdziałać; przeciwdziałanie najskuteczniejsze, to tworzenie u młodzieży szczerego zamiłowania do zawodu lotniczego i zdobywanie wiedzy lotniczej; należy też w tym kierunku zwracać umysł i zamiłowanie młodzieży naszej. Wskazać jej cel wzniosły, — umiłowanie lotnictwa jako podstawę narodowego bytu. Zdarzają się nieszczęśliwe wypadki, i niejednokrotnie śmiały rycerz powietrzny okupuje życiem swoje zamiłowanie do lotu, ale w walce bezustannej z twardą i nieubłaganą prawdą uczą się śmiało patrzeć śmierci w oczy, i cenić ponad wszystko cudowny dar życia. Dajmy więc młodzieży naszej możność ukochania lotnictwa, a wraz z tą możnością uchronimy ją od upadku i stworzymy typ dzielnego i mężnego człowieka i obywatela patrjoty.

Całe społeczeństwo niech poświęci energję i nie żałuje trudów dla poniesienia ofiar około naszego lotnictwa.

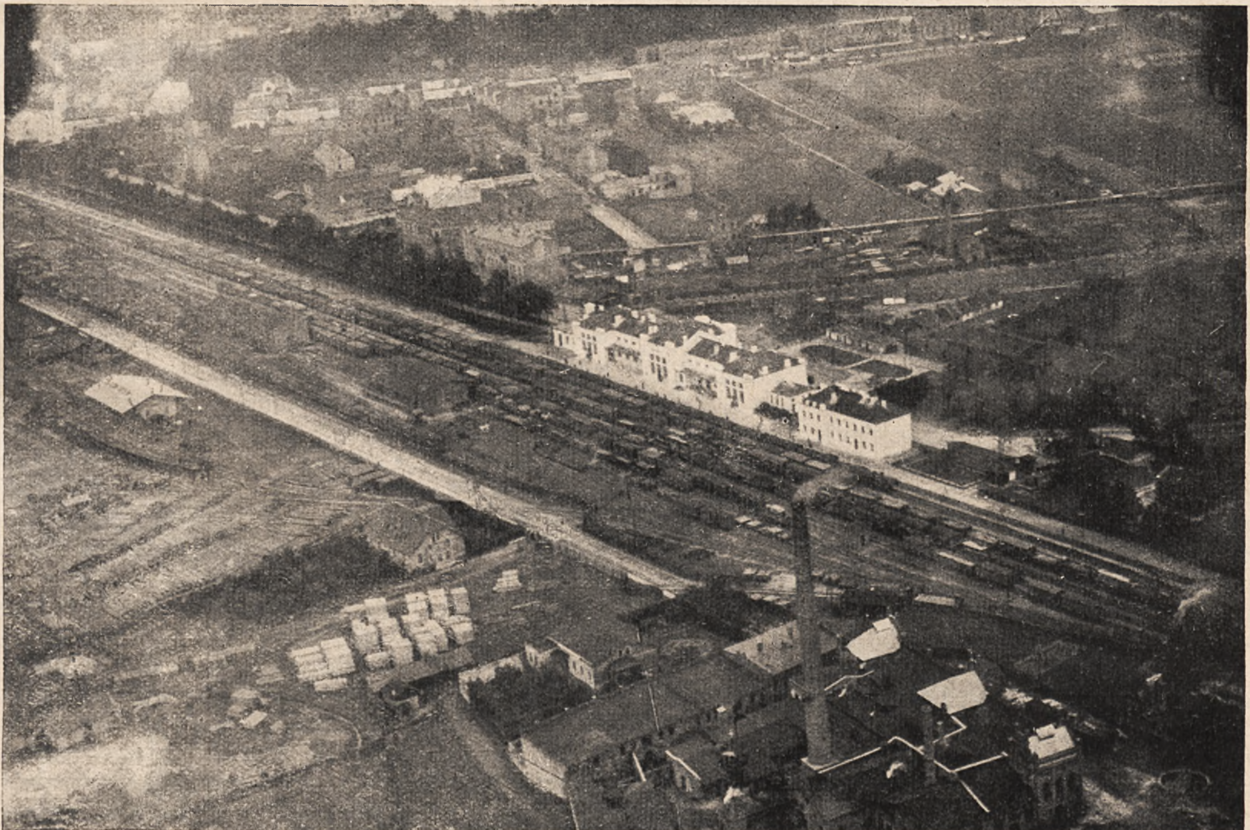
Stać, to znaczy cofać się a lotnictwo musi iść naprzód.

Potrzeba to sobie uświadomić jasno, że społeczeństwo nie jest tylko przypadkowem zbiorowiskiem jednostek zamieszkujących jedną ziemię, lecz jest całością, której części wzajemnie się uzupełniają, i że organizm społeczny wówczas jedynie może działać sprawnie, gdy jego części składowe harmonijnie się układają, a przykazaniem naczelnem płynącem z uspołecznienia, można rzec — spoidłem poruszającem to wielkie ciało, jest karność państwowa, i na niej opiera się stosunek jednostek do państwa, które reguluje znowu jej prawidłami wzajemny stosunek jednostek pomiędzy sobą; wszelkie odbieżenie od karności grozi rozkładem sił społecznych. Polska nie należy do społeczeństw zbyt silnie uposażonych tem poczuciem karności państwowej; dzieje jej przedrozbiorowe, a jako ich wynik upadek państwa polskiego, wymownie i smutnie to ilustrują. Nakazem patrjotycznego obowiązku jest stworzenie stosunków zabezpieczających przed powrotem zła, a złem rdzennie polskiem to podkopywanie i osłabianie władzy zwierzchniczej. Karność musimy utrzymać we wszelkich przejawach życia społecznego. Państwa zachodnie na karności oparte, nią trwają i rozwijaja się pomyślnie; weźmy ich sobie za wzór, a różnica wystąpi jaskrawo; w państwach zachodnich, wszystko dzieje się pod hasłem dla narodu i to hasło wstrzymuje rozrost tych pierwiastków jak: partyjnictwo, korupcja etc., powszechne u nas objawy upadku etycznego; tam w każdą akcję społeczną wkłada się surowy obowiązek służby dla dobra państwa jako przykład tej zwartości



Regularna komunikacja Polskiej Linji Komunikacyjnej „Aerolot" na lotnisku w Krakowie.

działania, przypatrzmy się akcji propagandowej w Niemczech, a u nas. Tam bez jakiegokolwiek przymusu ze strony państwa, każdy obywatel poczuwa się do obowiązku pomagania sprawie wszelkiemi siłami, i środkami, na jakie go stać, tam propaganda nieustająca, czynna, żywa, czerpie swe źródło nie w zewnętrznych objawach, lecz w wewnętrznym nakazie patrjotyzmu. Na wszelkie braki i niedomagania w lotnictwie odpowiedź dają nietylko miarodajne czynniki, specjalnie tą kwestją zainteresowane, lecz całe społeczeństwo staje do współdziałania, by braki powstałe w danej instytucji usunąć. Szczytna dewiza „ich diene" zdaje się tam być dewizą wszystkich obywateli państwa, to też ruch lotniczy przybiera w Niemczech iście zawrotne tempo. Związek lotniczy jest jedynym terenem,



Zawiercie Dworzec — z lotu ptaka.

na którym w pracy społecznej spotykają się ludzie najrozmaitszych przekonań politycznych, by wspólnie działać dla dobra wielkiej sprawy lotniczej, a jednolitością poczynań przyspieszać jej rozwój. W Niemczech lotnictwo triumfuje wszechwładnie, zwycięża na wszystkich polach, nadaje piętno tamtejszemu życiu i rozstrzyga nietylko o jego stronie zewnętrznej, lecz odbija się i na moralnem obliczu narodu.

Niemcy w zrozumieniu swego wielkomocarstwowego interesu wytężają wszystkie siły w celu udoskonalenia swej floty powietrznej, bez względu na przeszkody ekonomiczne i finansowe, tworzą na swych politechnikach specjalne fakultety i katedry techniczno-lotnicze, o czem się u nas jeszcze nie myśli. Wobec silnie rozwiniętego tam poczucia patrjotycznego, nie oczekuje się tam wyłącznie poparcia rządu, lecz gdy tego zachodzi potrzeba, społeczeństwo samo zdobywa się na duże ofiary. Wiedza i technika łączą się dziś w splot nierozerwalny, genialne odkrycia uczonych, cuda nowoczesnej techniki nie są próżnemi obietnicami, wcielają się nieprzeparcie w życie i w oczach naszych dokonywa się to przeobrażenie, które pomału ale wytrwale ogarnia świat cały. Od czasu wojny światowej, lotnictwo szalonym krokiem podążyło naprzód. Biorąc pod uwagę te niezaprzeczone i wielkie korzyści osiągnięte z rozwoju pełnego lotnictwa w kraju, nie ustawajmy w akcji propagandowej, lecz współdziałając z L. O. P. P. szerzmy ją jak najintensywniej, tak, by objęła wszystkie warstwy społeczne, tylko w ten sposób bowiem stworzyć zdołamy flotę powietrzną, potężną, dorównującą innym państwom, a osiągnąwszy taką flotę, będziemy mogli ze spokojem patrzeć w przyszłość naszego narodu.

Należy myśleć nietylko o dniu dzisiejszym, lecz i o jutrze narodu, które stoi dopiero u progu nowej naszej państwowości i ma wiele do odrobienia, a w tej pracy muszą władze zwierzchne państwa znaleść poparcie całego społeczeństwa; w skupieniu energji zbiorowej siła i zwycięstwo, zwycięstwo nie siły materjalnej jedynie, lecz moralnej, która w życiu ludzi jak i narodów jest czynnikiem rozstrzygającym. Przyszłość nasza winna nam być wytyczną linją postępowania: kiedykolwiek tego wymagała sprawa Polski, stanęliśmy do apelu, informując, przekonywując, przedstawiając środki naprawy; wszystko to czyniąc z myślą o odrodzeniu Polski, dziś gdy odrodzenie stało się faktem, tem więcej powinniśmy czuwać i baczyć, by niczego nie zaniedbać, co przyczynia się do potęgi państwa, a że silne lotnictwo to bezwątpienia najsilniejsza dziś podstawa bezpieczeństwa państwa, w tym kierunku należy rozwijać bezustanną intensywną pracę i do takiej pracy wzywamy całe społeczeństwo.

Liga Obrony Powietrznej Państwa to najpotężniejsza instytucja — wspierajcie ją obywatele.

O intensywnej działalności Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P. Kolejarzom Śląskim Cześć i Uznanie!

Trzechletnia zaledwie działalność Komitetu Kolejowego na polu Ligi Obrony Państwa, wydała jak na czas krótki swego istnienia świetne rezultaty.

Przy tej sposobności radbym określić ogólne znaczenie L. O. P. P. na Górnym Śląsku, oraz okazać konieczność najintensywniejszego jej rozwoju. Rzeczowo zaś muszę się oprzeć na cyfrach podanych w wyżej cytowanym sprawozdaniu, które dadzą się ująć w następującym streszczeniu:

Cofnijmy się do genezy powstania L. O. P. P. na Górnym Śląsku wśród pracowników kolejowych. Pierwszą inicjatywę dało Ministerstwo Komunikacji, a ówczesny prezes D. K. P. Inż. Ruciński zwołał wówczas zebranie organizacyjne, które to zebranie poruczyło zorganizowanie Ligi na terenie tutejszej D. K. P. p. Prezesowi D. K. P. inż. Rucińskiemu. Najważniejszą rzeczą w każdej organizacji społecznej jest jej strona finansowa; to też głównem zadaniem ówczesnej organizacji było postaranie się o jak największą ilość członków, których składka miesięczna wynosi 50 groszy. W przeciągu niespełna 8 miesięcy powstało kół L. O. P. P. 69, liczących razem 15 160 członków rzeczywistych czyli, że wszyscy pracownicy kolejowi zostali ujęci w organizację L. O. P. P.

Na podstawie tych cyfr stwierdzić możemy, że Liga w czasie od 31. 12. 24 r. do 31. 12. 27 r. na terenie Górno-Śląskim wśród pracowników kolejowych, ogromne uczyniła postępy. Liczbowo streszczając, zaznaczyć należy, że stan kasy w dniu 31. 12. 27 r. wynosił 380.000 zł. Z tej cyfry powziąć możemy wyobrażenie, jak gorliwie pracują nasze Kolejowe Komitety, nie szczędząc trudów, by myśl przewodnią Lotnictwa i ogromne tegoż znaczenie społeczne rozpowszechniać i udostępnić wszystkim warstwom narodowym. Do tego celu służy propaganda w najszerszym swoim zakresie; a więc odczyty, pogadanki, pisma i broszury lotnicze, kino, teatr, tygodnie lotnicze, ruchoma wystawa lotnicza, wyświetlanie filmów lotniczych, urządzanie wielkich imprez. Górny Śląsk wytęża w tym kierunku nieustanną i bardzo owocną pracę, czego dowodem wielkie uświadomienie i patrjotyzm pracowników kolejowych na Górnym Śląsku. Przedewszystkiem trzeba sobie jasno uświadomić, że komunikacja lotnicza na Górnym Śląsku, to kwestja niesłychanie ważna. W tym artykule chodzi też o wykazanie konieczności rozwoju linji lotniczej na Górnym Śląsku, jako niezbędnego węzła komunikacyjnego, co ze względu na wielki ośrodek przemysłowy jaki tworzy Śląsk i Zagłębie Dąbrowskie, stanowi niesłychanie ważny moment w rozwoju naszego życia ekonomicznego; to odcięcie najważniejszej placówki przemysłowej od arterji ogólno-europejskiej sprawia, że ten przemysł utyka; a wszak składa się nań nietylko produkcja węgla, lecz eksport żelaza, cynku, ołowiu i nawozów sztucznych; zaś import surowców i artykułów żywności osłabnąć musi

bez stale zorganizowanej linji lotniczej. Pierwszy i najważniejszy krok już uczyniony, a jest nim wybudowanie lotniska w Katowicach. Uświadomienie społeczeństwa o znaczeniu lotu ze względów gospodarczych, politycznych, moralnych, a wreszcie sportowych stanie się podkładem, na którym działalność nasza propagandowa znajdzie szerokie pole do rozwoju. Drugiem zadaniem lotnictwa, to rola płatowca we wszystkich tych dziedzinach, gdyż może on z korzyścią zastąpić inne środki komunikacji; postęp na zachodzie jest pod tym względem ogromny. U nas są ogromne braki — brak przedewszystkiem płatowców, brak wyszkolenia, zdolnych pilotów i obserwatorów. Polak musi na każdym kroku pamiętać, żeśmy otoczeni wrogami, i że granicą naszą najsilniejszą to mur utworzony z męstwa własnych obywateli, a w Polsce nie zapominajmy o tem, że najważniejszą dziedziną lotnictwa to właśnie straż nad granicami naszemi. Usługi, które odda tu lotnictwo, mogą być nieobliczone, bezcenne poprostu; słowem samolot znajduje szerokie zastosowanie przedewszystkiem do użytku codziennej komunikacji. Niestety pod względem techniki lotniczej mamy ogromne jeszcze braki, i nie możemy na tem polu iść w zawody z innemi państwami. Brak nam laboratorjów aerodynamicznych, które są pierwszym czynnikiem rozwoju, brak nam dzieł technicznych o lotnictwie. Mimo wielkich trudności finansowych, braku lotnisk, stacji meteorologicznych i wielu innych koniecznych urządzeń, stwierdzamy to z słuszną dumą, że lotnictwo nasze postępuje, i funkcjonuje niezgorzej.

My na Górnym Śląsku znamy drogę, po której kroczyć będziemy wytrwale mimo przeszkód i trudności na niej spotykanych; a prowadząc nadal propagandę na rzecz lotnictwa wśród najszerszych warstw społecznych, dojdziemy do pełnego zreali-



Charnas, Redaktor Naczelny Miesięcznika „Pilot".

Każdy czynnik krzewiący lotnictwo, to jedna cegiełka więcej pod budowę państwa potężnego

Charnas

Katowice, dn. 19. II 1928.

zowania naszych myśli i zadań, a te streszczają się w jednym gorącym pragnieniu: postawić lotnictwo na Śląsku na tym stopniu, by nie różniło się niczem od lotnictwa zachodnio - europejskiego.

Reasumując to wszystko, trzeba zaznaczyć jedno, a mianowicie: wielka wojna i zmaganie się powojennego życia zmieniło zasadniczo psychikę narodów i wszelkie moralne wartości odrzucone, normy i zasady wstrząśnięte lub obalone, słowem zanik sumienia narodowego; a jednak wśród tej atmosfery społecznej niezdrowej pochyliwszy się głębiej odkryjemy duży zastęp ludzi, pracowników cichych na niwie społecznej odbijających od ciemnego tła czystością przekonań, pracą obowiązkową i wielkiem gorącem umiłowaniem kraju, dla którego zdolni są do największych ofiar; tymi ludźmi zasług są kolejarze na G. Śląsku. Gdy powstał projekt budowy lotniska w Katowicach, oni rozumiejąc konieczność i doniosłość takiego dzieła, samorzutnie ofiarowali się z pomocą nakładając na siebie ciężki obowiązek, i w budowie tej szczęśliwie doprowadzonej do końca znajduje się ich grosz ofiarny. Może w całej Polsce nie masz warstwy tak uświadomionej potrzeby, jak są nimi Śląscy kolejarze. L. O. P. P. liczy wśród nich ogromną ilość członków; zdają sobie bowiem doskonale sprawę z ważności zadań Ligi, a oceniając jej działalność, czynem stwierdzają swoją przynależność do Ligi. Gdy chodzi o sukces jakiegoś przedsięwzięcia, oni są zawsze pierwsi gotowi do współpracy; zawsze chętni mimo bardzo twardych warunków bytu i ciężkiej pełnej odpowiedzialności pracy. Nie podobna oprzeć się głębokiemu wzruszeniu widząc tych ludzi pracy, a tak przewyższających czystością moralną o wiele wyżej położone warstwy inteligencji naszej wśród której przeważają jednostki goniące za groszem często nieuczciwie nabytym i gdzie szaleje gra niskich instynktów.

Kolejarze Śląscy stanowią silny i zdrowy odłam społeczny, i to w nich cenić i za to im wdzięczni być winniśmy.

Cześć Im i Uznanie! M. Ch.

Sprawozdanie z ogólnego zebrania Krakowskiego Komitetu Miejskiego L. O. P. P.

Ogólne Zgromadzenie Komitetu Miejskiego L. O. P. P. odbyło się dnia 2 b. m. w sali konferencyjnej Województwa.

Zebranie zagaił prezes Dr. Ludwik Schneider, wiceprezydent miasta. Przewodniczącym zebrania wybrano p. Pułkownika Dr. Jerzego Nadolskiego. Przyjęto sprawozdanie za rok 1927 Zarządu i Komisji rewizyjnej. Dokonano wyboru członków Zarządu Komitetu: Prezes Dr. Ludwik Schneider; członkowie: Dr. Nadolski Jerzy, Inż. Kaczyński Jan, Kap. Dr. Michalik, Pacuła Zygmunt, Dr. Halewski Tadeusz, por. Majko Henryk, Mjr. Roma-



Kraków — z lotu ptaka.



Samolot Sanitarny L. O. P. P. w Krakowie.

nowski Zenon, Kiesielewski Wincenty. Zastępcy: Kpt. Imielski Michał, Por. Dobrzański Tadeusz, Kap. Olszewski Stanisław, Paleczna Marja. Do Komisji Rewizyjnej: Jamka Antoni, Fritsch Alfred, Broniewski Aleksander.

Uchwalono przemianowanie dotychczasowego Komitetu na Komitet Miejski na prawach Wojewódzkiego. W końcu uchwalono apel do mieszkańców miasta Krakowa, ażeby popierając cele Ligi Powietrznej i Przeciwgazowej wstępowali w szeregi członków Ligi. Biuro znajduje się w Województwie parter 16. Wpisowe 1 zł. Wkładka miesięczna 50 gr.

Kurs (skrócony) nauki o lotnictwie dla Członków Koła Towarzystwa Nauczycieli Szkół średnich i wyższych w Nowym Sączu urządził Wojewódzki Komitet Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Krakowie w czasie od 6 do 12 lutego b. r. włącznie. Ilość uczestników 20. Techniczne kierownictwo kursu objął podpułk. Franciszek Schneider. Wykłady obejmowały skrót całkowitej encyklopedji lotnictwa z wyjątkiem silnika a zatem: meteorologję, historję lotniczą, lotnictwo w przyrodzie, opis samolotu, budowy płatowców, teorja lotu, lotnictwo wojskowe, cywilne, bezsilnikowe, orjentacja i aeronawigacja, latanie i fotografja lotnicza.



Samolot transportowy służący do przewożenia zwierząt domowych.

Główny nacisk kładziono na modelarstwo, któremu poświęcono 18 godzin. Instruktorem modelarstwa był p. Franciszek Cierniak. Słuchacze poczynili bardzo znaczne postępy, interesując się żywo wykładanemi przedmiotami. Rezultat kursu jest ten, że o 20 osób powiększyliśmy cyfrę instruktorów nauki lotnictwa i modelarstwa lotniczego w uczelniach. Absolwenci kursu będą propagowali ideę lotniczą wśród młodzieży szkolnej.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.
Wojewódzki Komitet, Kraków
Gmach Województwa — Konto P. K. O. Nr. 405654.

*

Konkurs modeli latających urządza Miejski Komitet L. O. P. P. w Krakowie dnia 15 kwietnia b. r. Zgłoszenia przyjmuje **Komitet** w **Krakowie**, Województwo parter 16.

WIADOMOŚCI LOTNICZE ZE ŚWIATA.

FRANCJA.

I. Rekord światowy por. Webstera uznany.

La Federation Internale Aeronautique (Międzynarodowa Federacja Lotnicza) zatwierdziła rekord światowy na 100 klm. osiągnięty we Wenecji przez angielskiego por. Webstera podczas zawodów o puhar Schneidera. Szybkość wodnopłatowca por. Webstera wynosiła 485 klm. — 230 na godzinę.

*

Triumfalny rajd lotników francuskich Costes i Le Brix.

Największy rajd lotniczy doby obecnej — wykonany na samolocie Breguet 19 z motorem Hispano - Suiza 600 MK. — jest bezsprzecznie rajd lotników francuskich Costes i Le Brix. Dotychczasowe osiągnięte przez nich wyniki stawiają ich nieomal na pierwszym miejscu wśród asów dzisiejszego lotnictwa. Wszędzie spotykają się ci bohaterowie lotnictwa z entuzjastycznem przyjęciem przez ludność poszczególnych miast i krajów, w których ich aparat „Nungesser - Coli" ląduje, by się przygotować do dalszej podróży.

8 lutego b. r. przybyli do Washington'u. W drodze z Montgomory do Washingtonu oczekiwała i następnie eskortowała ich eskadra samolotów amerykańskich. Na lotnisku zostali przywitani przez przedstawicieli ministerstwa wojny i marynarki i ambasadora francuskiego M. Claudel i licznie zebranych innych wysokich osobistości. Następnie odbyło się śniadanie u prezydenta Colidge wydane na ich cześć. 21 lutego Costes i Le Brix udali się w dalszą drogę do Nowego Yorku, gdzie zostali iście po amerykańsku przyjęci. Rauty, bankiety przyjęcia, niczego nie brakowało!! W samochodzie stojąc w towarzystwie gen. konsula francuskiego, wjeżdżali do miasta, którego ulice były zapełnione tłumami ludzi. Długi sznur samochodów ciągnął się za niemi. Okna i balkony domów były udekorowane flagami francuskiemi i zewsząd rozlegały się okrzyki: „Niech żyje Francja, niech żyją Costes i Le Brix!" U bram hotelu przywitał ich burmistrz miasta M. Walker, a orkiestra wojskowa zagrała hymn francuski. Następnie powitali ich koledzy piloci: Byrd, Acosta, Chamberlain, Fonck i naturalnie nie brakowało też wszędzie obecnego Levina. Publiczność zgromadzona przed hotelem, na widok zebranych razem asów lotnictwa wydawała niemilknące okrzyki na ich cześć.

W najbliższym czasie Costes i Le Brix udadzą się do San Francisco.

Z dotychczasowych osiągniętych wyników zasługują na specjalną uwagę:

Pierwszy bezpośredni lot z Paryża do St. Louis, 4.600 klm. w 26 godz. 30 min.

Pierwszy przelot południowego oceanu Atlantyckiego z St. Louis do Natal 3.400 klm. w 20 godz.

Pierwsze połączenie między Buenos Aires a Asuncion w jednym dniu tam i z powrotem, w jedenastu godzinach i 47 min. Ta sama podróż w normalnych warunkach trwa 10 dni! (2.400 klm.).

Pierwszy bezpośredni lot z Rio de Janeiro do Buenos - Aires 2.200 klm. w jedenastu godz. 59 min.

Pierwszy nocny przelot z Buenos - Aires do Santiago w Chille.

Pierwszy przelot z Santiago do La Paz 2.100 klm. w 7 godz. 30 min. Zaznaczyć trzeba, że port lotniczy w La Paz jest najwyżej położonem lotniskiem świata. (4.100 m. ponad poziom morza).

Dalsze szczegóły odbytego rajdu podamy w następnym numerze.

*

Rekord looping'ów.

Dnia 13 lutego b. r. w Minneapolis pilot Karol Hollmann pobił rekord światowy looping'ów, wykonując podczas jednego lotu w przeciągu 6 godz. 1.093 looping'ów.

Poprzedni rekord był w rękach mistrza świata akrobacji pilota francuskiego Alfreda Fronvala, 962 looping'ów w 3 godz. 52 min.

Jednak Fronval dowiedziawszy się o pobiciu swego rekordu, wsiadł w samolot i osiągnął wprost fantastyczny rezultat a mianowicie wykonał 1.111 looping'ów, w 4 godz. 56 min. Wobec tego pilot Fronval trzyma nadal ten ciekawy rekord w swoich rękach.

*

Wielki Złoty Medal na rok 1927.

Na zebraniu Generalnego Komitetu F. A. I. (Międz. Feder. Lotn.), na którym 7 państw było reprezentowanych i które odbyło się w Paryżu dnia 6 stycznia b. r. został przyznany płk. Lindberghowi „Wielki Złoty Medal" na rok 1927. Medal ten został ustanowiony dla tych, którzy swemi czynami lub poświęceniem przyczynili się dla rozwoju lotnictwa.

*

Londyn — Paryż w 1 godzinie 34 min.

18 stycznia b. r. major Jackmann, na angielskiej awionetce opuścił Londyn o godz. 11 min. 10 i przybył do Burget o 12 godz. 44 min. przelatując przestrzeń 375 klm. w 1 godz. 34 min. z przeciętną szybkością 237 klm. — 500. Trzeba jednak dodać, że tylni wiatr ułatwił mu ten piękny wynik.

*

Pilot Paillard bije rekord światowy.

Dnia 24 stycznia b. r. w Istres pilot Paillard ze swoim mechanikiem Lavestin, na monoplanie „Jean Hubert“ z obciążeniem 1000 kg., pobili rekord na 1000 klm. w 4 godz. 10 min., osiągając szybkość 218 klm. — 500 na godzinę. Poprzedni rekord posiadał niemiecki pilot Stiendorff z szybkością 214 klm. — 855 na godzinę.

ska wynosi 18 miljonów, z których dwa dał rząd, 16 dało dwóch patrycjuszy rzymskich, książę Maksymiljan Lancelloti i hrabia Jan Bommartini. **Oczekujemy tak pięknego gestu dla polskiego lotnictwa ze strony naszych magnatów!**

*

ANGLJA.

Największy monoplan angielski.

„Daily News“ podaje, że rozpoczęto próby na lotnisku wojskowem w Martsham w Hrabstwie Suffolk z największym monoplanem angielskim noszącym nazwę „L'Inflexible.“ Rozpiętość tego samolotu wynosi 48 m., wyposażony jest w 3 motory „Rolls - Royce“ po 700 MK. i mogący pomieścić 30 pasażerów. Samolot został skonstruowany według planów niemieckiego inżyniera Rorbacha.



Samoloty pasażerskie na lotnisku w Krakowie.

WŁOCHY.

Nowy rekord światowy.

Dnia 22 stycznia b. r. niemiecki pilot Wagner ustanowił na wodnopłatowcu „Dornier-Super Wall“ z czterema motorami angielskiemi „Jupiter“ dwa nowe rekordy światowe z obciążeniem 4.000 kg. wznosząc się na 2.000, poźniej na 3.000 mtr. wysokości. Kilka dni przedtem ustanowił rekord światowy szybkości w tej kategorji na 100 klm. osiągając szybkość 209 klm. 0.50. Wodopłatowiec ten może pomieścić 20 pasażerów czyli z obsługą 24 osoby. Będzie on kursował na linji Genua — Rzym — Palerno.

*

Lotnisko w Rzymie.

Inauguracja nowego portu lotniczego, który jest oddalony o 1 klm. od Rzymu nastąpi 21 kwietnia b. r. Nowy port lotniczy został zbudowany według najnowszych wymagań technicznych jak i komfortowych, dom dla pilotów, hangar, który może pomieścić 100 aparatów, restauracja hotel z jazz-bandem i t. d. Ogólna suma wybudowania tego lotni-

Chamberlain jako konstruktor.

Chamberlain ma zamiar zrealizować konstrukcję samolotu o sile 75 MK., który ma się odznaczać tem, że będzie nadzwyczaj łatwy do pilotowania. Chamberlain zamierza sprzedawać te samoloty po 2.500 dolarów włącznie z nauką pilotowania.

*

Naokoło świata na awjonetce.

Jak nas informują, pilot angielski M. Jacques de Sibour w towarzystwie swej żony ma zamiar wykonać na awjonetce z motorem „Cirrus“ 30 MK. (ten sam motor używał Hinkler podczas swego rajdu) lot naokoło świata. Lot swój chce wykonać wyłącznie w godzinach przedpołudniowych, natomiast godziny popołudniowe chce zużyć na zwiedzanie okolic miejsc postoju. Wytyczną drogą lotu są następujące miasta: Londyn, Paryż, Barcelona, Oran, Tunis, Tripolis, Abouka, Bagdad, Delhi, Kalkuta, Bangkok, Saigon i Hong-Kong. Z Hong-Kong samolot wraz z pasażerami udaje się w drogę statkiem na wyspy Hawai i dalej do San Francisco. Stąd dalsza droga będzie odbytą samolotem przez

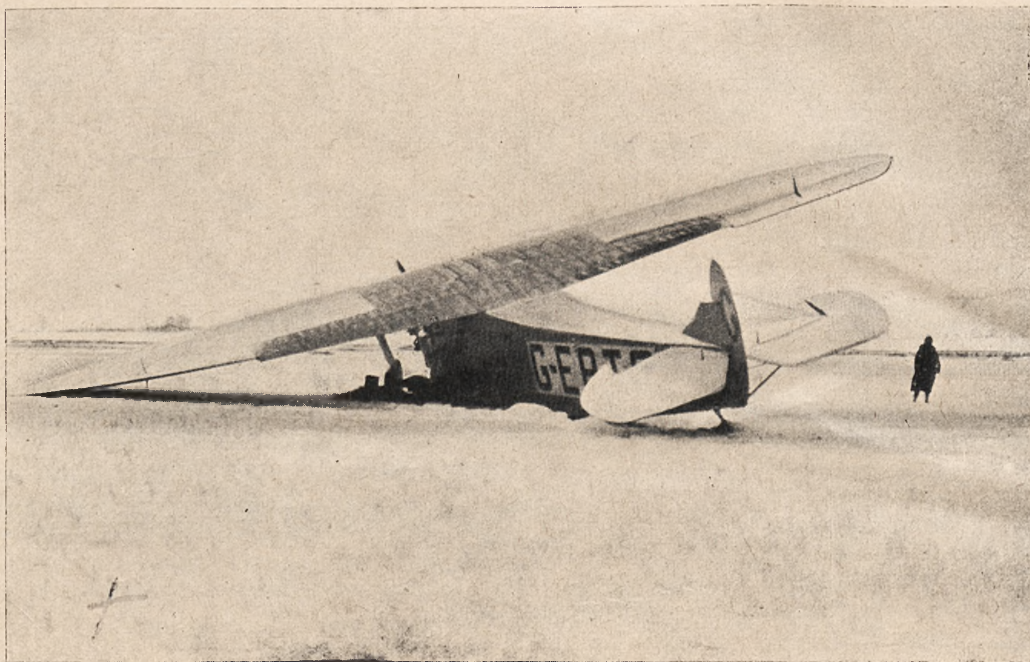
Hollywood, El Paso, Atlanta, Washington, New-York, skąd statkiem wrócą do Londynu.

*

Sensacyjny lot pilota Berta Hinklera.

Z początkiem lutego b. r. przedsięwziął znany nam w Polsce pilot angielski Hinkler lot z Londynu do Australji na awjonetce. W kołach lotniczych patrzano się na to przedsięwzięcie z pewnem niedowierzaniem, ponieważ awjonetka Hinklera był to mały monoplan typu Avro, wyposażony w motor „Cirrus" o sile tylko 30 MK. Jeszcze z większym zdziwieniem i zainteresowaniem oczekiwano wyniku z tego lotu, gdy pilot Hinkler przed swoim odlotem zrobił oryginalny zakład z jednem z przedsiębiorstw. Zakład polegał na pewnem arytmetycznem obliczeniu, zastosowując się do czasu rekordu pilota Ross Smitha, który tą samą przestrzeń w r. 1919 pokonał w samolocie jednak z motorem o sile 700 MK. w 28 dniach. Zakład przedstawia się następująco: Hinkler zadeklarował 150 ft. ang., które miało otrzymać przedsiębiorstwo o ile przestrzeń dzielącą Londyn od Australji, to jest przeszło 17.000 klm. osiągnie w 28 dniach lub później, czyli jako zasadę wzięto ten sam czas, który osiągnął pilot Ross Smith. Przedsiębiorstwo ze swej strony miało płacić pilotowi Hinklerowi, jeżeli osięgnie krótszy czas, w następujący sposób: Jeżeli osiągnie swój cel w 27 dniach 1 ft. ang., w 26 dniach 2 ft. ang., w 25 dniach 4 ft. ang., w 24 dniach 8 ft. ang., w 23 dniach 16 ft. ang., w 22 dniach 32 ft. ang., w 21 dniach 63 ft. ang., w 20 dniach 128 ft. ang., w 19 dniach 256 ft. ang., w 18 dniach 512 ft. ang., w 17 dniach 1.024 ft. ang., i t. d. Hinkler obliczał, że w 17 dniach uda mu się lot wykonać, który oprócz ewentualnej wygranej sumy miał być dowodem nadzwyczajnej zdolności awjonetek do dalekich lotów. Wspaniały rezultat, który osiągnął, przeszedł nawet oczekiwania samego pilota. Przestrzeń Londyn lotnisko Croydon do Australji Port Darwin czyli razem 17.640 klm. pokonał samolotem o sile 30 MK. w 15 etapach w 16 dniach. Etapy lotu były następujące:

7 lutego z lotniska Croydon do Rzymu 1 770 klm. w 13 godzinach 57 min.;
8 lutego z Rzymu do Malty 805 klm. w 6 godz.;
9 lutego z Malty do Tobruk;
10 lutego nie podano odbytej drogi;
11 lutego przybycie do Ramleh (Palestyna);
12 lutego z Ramley do Bassorah 1.529 klm. w 9 godzinach 30 min.;
13 lutego z Bassorah do Djask;
14 lutego z Djask do Karachi;
15 lutego z Karachi do Cawnpore;
16 lutego z Cawnpore do Calcutty;
17 lutego z Calcutty do Rangoon;
18 lutego z Rangoon do Pretoria Point;
19 lutego z Pretoria Point do Singapour;
20 lutego z Singapour do Baudong (wyspa Jawa);
21 lutego z Baudong do Bima;
22 lutego z Bima do Port Darwin.



Awjonetka pilota Berta Hinklera.

Przez osiągnięcie tak nadzwyczajnego wyniku pilot Hinkler nietylko wygrał 4.096 ft. ang., na które sobie słusznie zasłużył, ale udowodnił możliwość użycia awjonetek na długie przeloty.

*

CZECHOSŁOWACJA.

Porty lotnicze w Czecho - Słowacji.

„Der Flug" podaje: Wybór, budowa i wyposażenie lotnisk w Czecho-Słowacji podlega I. Oddziałowi służby technicznej (podobnie jak we Francji „Service Technique") Naukowemu Instytutowi Floty Powietrznej w Pradze — Lhetnany. Wydatki budżetowe na rok 1926 były następujące

Na wyposażenie lotnisk	4.890.000 koron
Na stacje meteorologiczne	894.000 „

Czechosłowacja posiada dwanaście lotnisk.

	Miejscowość	Obszar w m. kw.	Ilość hangar.	Uwagi
1.	Praga	94.000	24	wojsk. i cyw.
2.	Praga - Lhetnany	24.000	10	wojsk.
3.	Boschii - Dar	20.000	1	wojsk.
4.	Tscheb (Eger)	75.000	8	wojsk.
5.	Pilzno (Pilsen)	25.000	1	cyw.
6.	Olmütz	46.000	12	wojsk.
7.	Prosteilow	85.000	20	wojsk.
8.	Brünn	120.000	2	wojsk. i cyw.
9.	Nytra	22.000	6	wojsk.
10.	Woincry - Bratislawa	56.000	5	wojsk. i cyw.
11.	Koschnitza (Kaschau)	24.000	2	wojsk. i cyw.
12.	Marienbad	81.000	1	cyw.

*

AMERYKA.

Budżet amerykański.

Według projektu głównego budżetu lotnictwa amerykańskiego na rok 1928—1929 suma wynosi 68.487.212 dolarów, co wobec sumy 47.219.094 dolarów na rok 1927—1928 udowadnia wielki rozwój lotnictwa amerykańskiego.

*

Wyprawa Byrda do bieguna południowego.

Komendant Byrd, bohater wyprawy do krajów polarnych Ameryki, przelotu bieguna północnego i przelotu oceanu, niezadowolony z dotychczasowych swoich sukcesów, przygotowuje się do wyprawy na biegun południowy. W jednym z dzienników amerykańskich kom. Byrd objaśnia cele swojej nowej wyprawy. „Zbadanie polarnych stref antarkotycznych będzie napewno największą przygodą mego życia. Nie udaję się na biegun południowy dla nowych wrażeń i przygód. Meteorologja przez podobne wyprawy pogłębi swe doświadczenia. Warunki atmosferyczne świata zależne od pewnych zjawisk, które istnieją między biegunami a równikiem. Udowodnionem przecież jest, że biegun południowy wywiera większy wpływ jak biegun północny. Mam nadzieję, że zdołam przyczynę tego wyjaśnić."

*

Do bieguna północnego wybierali się w różnych czasach uczeni badacze, urządzając większe i mniejsze wyprawy. Przed 20 latami wybrali się tamdotąd Peary i Cook, naturalnie nie na samolotach, lecz okrętami aż do strefy wiecznych lodowców, a później sankami zaprzężonemi psami polarnymi. Tak Peary jak Cook twierdzili że dotarli do bieguna, ale świat uczony im nie uwierzył. Podczas wojny i w pierwszych latach powojennych zaczęły się wyprawy samolotami, ale nie dotarły do celu. Dopiero w naszych czasach, gdy aeroplany i balony sterowce zostały tak udoskonalone, iż mogą łatwo pokonać przeszkody atmosferyczne, datują się szczęśliwie dokonane przeloty nad biegunem północnym.

Pierwszy dotarł w roku 1926 amerykanin Byrd i zatknął na biegunie północn. sztandar Stanów Zjednoczonych.

W roku 1927 dotarł do bieguna półn. Amundsen na balonie sterowem „Norge": towarzyszyli mu Nobile i Ellworth.

W kwietniu 1928 poleciał do bieguna amerykanin Wilkens, przeleciał go i wrócił w przeciwnym kierunku.

A w połowie maja wybiera się do bieguna jenerał włoski Nobile na balonie „Italia". Będzie to wyprawa ściśle naukowa, obliczona na dłuższy pobyt w stronach podbiegunowych.



Byrd



Amundsen.



Wilkens

Wyciąg z biuletynu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

Międzynarodowe dyplomy pilotów.

Komisja Sportowa A. R. P. przystępuje do wydawania Międzynarodowych Dyplomów Pilota (M. D. P.)

Przepisy F. A. I. odróżniają trzy rodzaje takich dyplomów, a mianowicie:

1. dyplom pilota samolotu,
2. dyplom pilota balonu wolnego,
3. dyplom pilota sterowca.

Posiadanie takiego dyplomu jest warunkiem niezbędnym dla wzięcia udziału w Konkursach lotniczych, wzgl. balonowych, tak krajowych jak i zagranicznych, oraz przy wszelkich lotach dokonywanych poza granicę Rzeczypospolitej Polskiej — ułatwia bowiem posiadaczowi uzyskanie ewent. pomocy na terenie Państw, należących do F. A. I.

Zgodnie z przepisami F. A. I. do dyplomu dodawana jest licencja. Licencja ta ważną jest na przeciąg jednego roku kalendarzowego i musi być odnawiana z każdym rokiem.

Wszystkie osoby ubiegające się o Dyplom Międzynarodowy Pilota jednej z trzech wyżej wymienionych kategoryj zechcą zwrócić się do Sekretarjatu A. R. P. adresując: Aeroklub R. P. Warszawa, Natolińska 13, m. 4, celem otrzymania odpowiednich blankietów.

W piśmie tem należy:

1. podać rodzaj dyplomu o jaki ubiega się petent,
2. podać dokładny adres,
3. dołączyć opłatę w wysokości 1,20 zł. (w znaczkach pocztowych).

Dyplomy wydane przez poprzedni Aeroklub ze względu na pewne braki formalne muszą być wycofane.

Posiadacze takich dyplomów mogą nabyć nowe dyplomy na warunkach podanych poniżej, o ile na żądanie A. R. P. prześlą stary dyplom.

Ustalona została następująca cena za M. D. P. (oprawiony w skórę zł. 20, dla nowonabywających złotych 10, dla posiadaczy dyplomu wydanego przez dawny Aeroklub.

Ci z pośród pp. pilotów, którzy zgłoszą chęć nabycia M. D. P. przed 31. III. b. r. otrzymują równocześnie z dyplomem bezpłatnie licencję na rok 1928.

Od dnia 1. IV. b. r. począwszy, cena licencji na rok 1928 wyniesie 50 zł., niezależnie od ceny dyplomu.

Ulgi dla posiadaczy M. D. P. wydanych przez poprzedni A. R. P. stosowane będą również jedynie dla zgłaszających się do dnia 31. III. b. r.

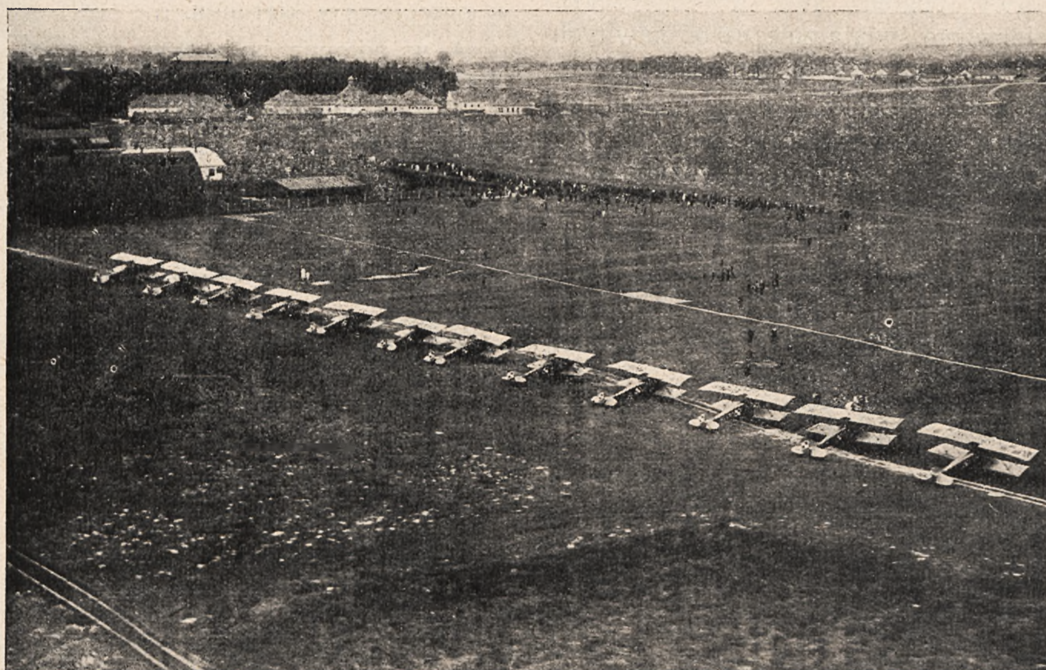
Pp. piloci, którzy ukończą po 1. IV. b. r. odnośne kursa upoważniające do uzyskania M. D. P. otrzymać będą mogli do końca roku 1928 M. D. P. łącznie z licencją za cenę 20 zł.

Pp. piloci, którzy zgłoszą się o nadanie M. D. P. do dnia 31. III. b. r. otrzymają numer dyplomu według starszeństwa w pilotażu. Począwszy od dnia 1. IV. b. r. dyplomy nadawane będą według kolejności zgłoszeń.

Opłatę za M. D. P. należy wpłacać dopiero po otrzymaniu odnośnego wezwania z A. R. P.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
Komisja Sportowa
(—) Wieden. (—) Grabowski.

Warszawa, Katolińska 13 m. 4 — Tel. 271 - 06.
Konto czekowe P. K. O. Warszawa 16269.
Adres telegr.: Aeroklub Warszawa.



Lotnisko w Krakowie 2 p. lotn. — Lot okrężny.

Od Wydawnictwa.

Obecny numer marcowy wydany został w podwójnej objętości, jako numer marcowy i kwietniowy zarazem, ze względu na zamieszczone w nim sprawozdanie Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego Ł. O. P. P. z 3-letniej działalności, obejmujące kilkadziesiąt stron druku oraz wielką ilość zdjęć fotograficznych z zakresu propagandy lotniczej i życia Miejscowych Kół Kolejowych Ł. O. P. P.

Z ruchu wydawniczego.

W najbliższych dniach ukaże się na półkach księgarskich znakomita książka z dziedziny lotnictwa, wydana przez płk. rezerwy Schneidra Franciszka.

Pojawienie się tej książki w handlu należy przyjąć z uznaniem, jako zwiastun coraz większego ożywiania się ruchu wydawniczego, szczupłej w tym zakresie literatury polskiej.

Książkę tę rzeczowo opracowaną, podającą w przystępnej formie najniezbędniejsze wiadomości z dziedziny lotnictwa, polecić można jako doskonały podręcznik nie tylko dla osób w tym zawodzie pracujących, ale dla każdego zainteresowanego lotnictwem czytelnika.

Wydawca: Klub Pilotów Województwa Śląskiego w Katowicach. — Redaktor odpowiedz.: Zygmunt Rosada, Mysłowice.
Tłoczono w Drukarni Śląskiej sp. z ogranicz. odpow. w Katowicach.

Od wydawnictwa.

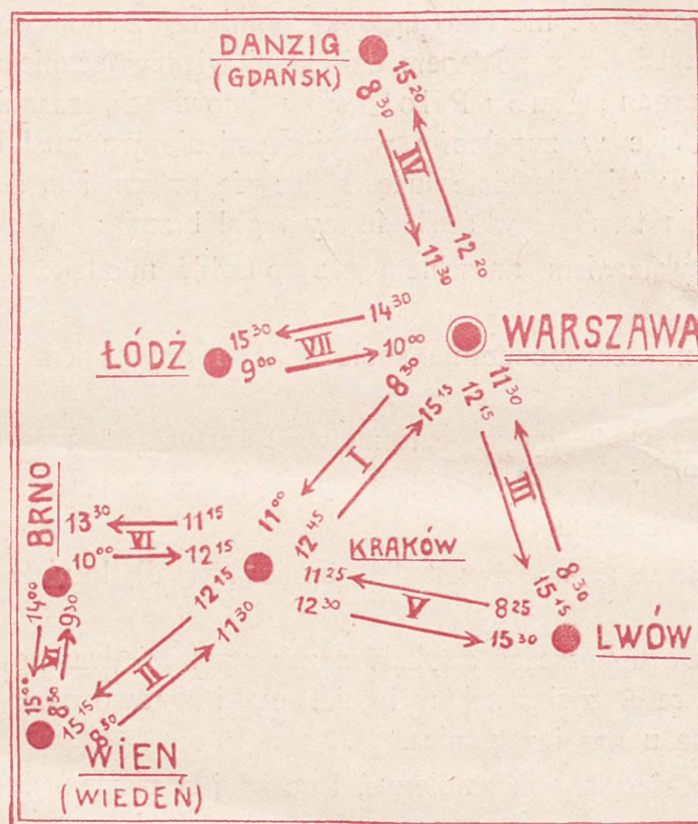
Od dłuższego czasu dawał się odczuwać na terenie G. Śląska brak fachowego pisma lotniczego, któreby stojąc na stanowisku oceniania potrzeb naszego lotnictwa z punktu widzenia objektywnego, starało się zaznajomić szeroki ogół społeczeństwa śląskiego z najniezbędniejszemi wiadomościami z dziedziny techniki lotniczej. Potrzeba ukazania się takiego pisma stałą się tem nieodzowniejszą, że nie było łącznika pomiędzy znajomością rzeczy poszczególnego czytelnika a postępem dzisiejszej wiedzy technicznej. Zadania tego podjął się organ „Klubu Pilotów" w Katowicach, czasopismo „Pilot", które odpowiadając w zupełności wyżej wymienionym postulatom zapełni dotychczasową w tej dziedzinie lukę, stając się rzecznikiem śląskiego „Vox populi". Zadania te, ujęte w ścisłe formy reguł brzmią:

1. Pilota przykazaniem naczelnem przysposobić młodzież do ukochania lotnictwa.
2. Pilot ma na celu pouczanie społeczeństwa o wielkiem znaczeniu lotnictwa.
3. Pilot wskaże linje wytyczne lotnictwa w artykułach rzeczowych.
4. Pilot daleki od partyjnej polityki jedynie dobro lotnictwa — tem samem narodu, ma na celu.
5. Pilot zamierza zwalczać wszystkie uprzedzenia dla lotnictwa jako środka lokomocji.
6. Pilot będzie umieszczać artykuły z zakresu lotnictwa, nowele, opowiadania o treści związanej z lotnictwem i sprawozdania z postępów w awiatyce u nas i zagranicą.
7. Pilot czystością swych zamierzeń i zasad jest pismem, które młodzieży najgoręcej polecić się powinno.
8. Pilot powinien się znajdować w każdym domu polskim, jako katechizm lotnictwa
9. Pilot jako pierwszy organ lotniczy na G. Śląsku zasługuje na pełne poparcie społeczeństwa śląskiego.
10. Pilot zamierza rozwijać akcję propagandową popularyzującą wiedzę lotniczą,



Polska Linja Lotnicza Aerolot, S. A.

ROZKŁAD LOTÓW



Linia I, II, i III: codziennie z wyjątkiem niedziel.

Linia IV: z Gdańska: poniedziałek, środa i piątek;
z Warszawy: wtorek, czwartek i sobota.

Linia V: do Lwowa: poniedziałek, środa i piątek;
do Krakowa: wtorek, czwartek i sobota.

Linia VI: od 1. XI. 1927 z Wiednia: poniedziałek, środa i piątek;
z Krakowa: wtorek, czwartek i sobota.

Linia VII: Ruch wstrzymuje się od 1. XI. 1927 aż do odwołania.